

# Vegen og vi

NR. 02 / 28. FEBRUAR / 2013  
PORTO BETALT / PORT PAYÉ  
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:  
STATENS VEGVESEN  
POSTBOKS 8142 DEP  
0033 OSLO



Statens vegvesen



## 50 år med bruplaner

Bru over Oslofjorden ved Drøbak skal nå vurderes på nytt. Det skjer for sjette eller sjuende gang de siste 50 årene. – Aldri for sent å snu, sier Olav Harket som var med da bru ble utredet i 1963.

Side 26

SIDE  
**04** **SIKKERHET:**  
NTNU-mas-  
terstudenter  
må ta kurset  
«Ekspert i  
team»

SIDE  
**06** **FERJER:**  
Fjord 1 vil bli  
kvitt ferjekø-  
ene på Vestlan-  
det med ekstra  
ferjer.

SIDE  
**10** **SAMFERSEL:**  
35 fra Nordland  
har vært i sam-  
ferdselskomi-  
teen siden 1950.  
Tre fra Vestfold.

SIDE  
**14** **NY DRAKT:**  
Statens vegve-  
sen har fått en  
ansiktsløfting  
og presenterer  
sin nye profil

**Side 13: Vegdirektøren: – Vi må bli mer effektive!**





### MANGE VIL HA RV.4

Seks firmaer ga bud på første av tre oppdrag på rv. 4 på Hadeland. Det første omfatter 3,4 km i Gran kommune i Oppland like sør for Lygna. 2/3 av vegen skal gå i ny trase. De seks budene er fra 85,3 til 116,4 millioner kroner. Vegen skal stå ferdig sommeren 2014. (Foto: Steinar Svensbakken)

### GJENNOMSLAG I BORLAUG

I slutten av januar var det gjennomslag i Borlaugtunnelen (bildet) i Lærdal på E16 Filefjell. Prosjektet er del av E16 Borlaug-Smedalsosen. Borlaugtunnelen er om lag 4 kilometer. (Foto: Kjell Wold)



#### LEDER:

# Bråket om Ørvella bru

Virkeligheten er alltid et virvar, og det gjennomsnittlige liv pulserer etter helt andre lover enn fornuftens.

*Kjell Arild Pollestad*

**I** begynnelsen av januar i år sendte Statens vegvesen ut en pressemelding som fortalte at Ørvella bru i Telemark ville få nedsatt fartsgrense fra 70 til 40 kilometer i timen. Årsak: Rekkverket på broen er i så dårlig stand at det er usikkert om det vil tåle en påkjørsel. I de påfølgende dagene og ukene har saken fått mye medieomtale, både lokalt og nasjonalt. Utfallene mot Vegvesenet, som har valgt å sette ned farten og lage fartshumper på europaveien, en hovedveiforbindelse mellom øst og vest, har tidvis vært harde.

**Det er i sånne stunder** det kan være interessant å tenke litt enkle scenarier. Vi kan for eksempel se for oss at Vegvesenet ikke reduserer farten, eller lager fartshumper. En bil krasjer i rekkverket, rekkverket gir etter og bilen havner utfor broen med fatalt resultat. Se for deg omtalen av en slik hendelse.

**Vi kan videre se for oss** at rekkverket blir reparert for om lag 10 millioner kroner. Innen kort tid kommer en faglig vurdering som sier at ny bro må bygges, den gamle holder ikke mål. Ti millioners-reparasjonen var bortkastet. Se for deg omtalen av en slik sak. Det er betryggende å vite at det i sånne stunder finnes fagfolk som stoler på sin faglighet – en faglighet som blant annet bunner i et moralsk ansvar for liv og helse – og ikke lar seg rive med i en storm av opphetede følelser. Heldigvis ser det ut til at Vegvesenets folk her har målbært en slik type faglighet.

**Jon Ingrebretsen**, distriktpolitiker i Telemark, ber i et innlegg i Telen 22. februar hans politikerkolleger om å besinne seg. Ingrebretsen skriver blant annet:

«Ingen er uenig i at det må gjøres noe med brua så snart som mulig. Det samme mener sjølsagt også Vegvesenet. ... Dersom vegvesenet ikke hadde satt i verk disse midlertidige tiltakene, og det som følge av det hadde skjedd alvorlige trafikkulykker, kan en være fristet til å tro at det samme politiske hylekoret ville ha kritisert vegvesenet for at midlertidige tiltak ikke var iverksatt. Kjære politikere, stå på for å få fortgang i utbedringsarbeidene, men ha samtidig forståelse for de straktiltakene som vegvesenet av rein og skjær samfunnsplikt og ansvar har innført etter at svakhetene ved brua ble avdekket. Uten en slik holdning, står dere fram som talspersoner for at kjørekraft, hastighet og tidsaspekt kommer i første rekke framfor trafikksikkerhet, sjøl på en europaveg. Det kan kalles politisk ansvarsløshet!».

**Vi bør være takknemlige** for at det finnes dem som klarer å løfte blikket, og se en type helhet som åpenbart ikke alle makter.

God lesning!

**Mark S. Berger**  
Ansvarlig redaktør



#### VEGBILDET:

### Grenland bru

E18 Grenlandsbrua over Friefjorden i Telemark en vakker vinterdag, sett fra gamle E18 ved østenden av Brevikbrua. Geografi: Porsgrunn kommune til høyre, Bamble til venstre. Brufakta: Åpnet 1996, skråkabelbru, 608 meter lang, brutårn 168 meter, seilingshøyde 50 meter. Brua ender i Kjørholtunnelen på Porsgrunnsiden og Bambletunnelen på vestsiden.

(Foto: Kjell Wold)

#### FØR OG NÅ:





**Brynjar Larssen** @bslbsl

Strålende presentasjon fra Vegvesenet RT @fremover: Slik blir kjøreturen på Hålogalandsbrua. Se video på #Fremover: [http://www.fremover.no/lokale\\_nyheter/article6515275.ece...](http://www.fremover.no/lokale_nyheter/article6515275.ece...)

**Anne** @anneloui

Kjære Vegvesenet. Jeg har nå betalt veiavgiften min. Håper dere bruker pengene godt så jeg får masse fin vei! God helg! Hilsen Anne

**Norge.no** @Norge\_no

Statens vegvesen og ATL har lansert et landsomfattende kurskonsept som skal øke 70-åringenes kunnskaper om bilkjøring

**Astrid Eide** @AstridEide

Snart første møte i styringsgruppen for 'sykkelbyen Haugesund'. Kjekt! @VegvesenVest #sykkel #haugesund #statensvegvesen

**Utrykningsnytt** @Utrykningsnytt

Politiet og statens vegvesen gjennomfører den store kontroll uka denne uken. Så sørg for at bilen din alltid er i forskriftsmessig stand



◀ 2002

2012 ▶

Akland i Risør 2002, gamle E18, sett fra Vinterkjær og østover, svinger av mot høyre retning Sønedeled og videre mot Gjerstad kommune i Aust-Agder. Bygging av ny E18 mot Brokelandsheia har nylig startet.

Akland i Risør 2012. Den nye vegen ble åpnet sent på høsten 2004. Nå går vegen i helt ny trase mellom Risør og Gjerstad, helt utenom Sønedeled. (Foto: Kjell Wold)







## OPPGRADERING I OPPEDAL

Fergeleiet på Oppedal på E39 på sørsiden av Sognefjorden skal oppgraderes. Grunnen er trafikkøkning. Ny kai skal bygges og oppstillingsplassen for biler utvides kraftig. Sambandet Lavik-Oppedal er et av de viktigste på E39. (Foto: Geir Brekke)

# STUDENTER VIL R



Kan studenter som tenker nytt bidra til at ingen blir drept i vegtrafikken? 30 NTNU-studenter fra ulike linjer har lagt sine hoder i bløt på masterkurset «Eksperter i team».

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**A**lle masterstudentene ved NTNU må ta det obligatoriske kurset «Eksperter i team». Der kan de velge blant 72 tema, eller «landsbyer» de vil jobbe med. På valgmenyen står «Ingen drepte i trafikken» og «Ferjefri E39».

**SPENNENDE.** Jon Mikkel Haugen studerer

produktutvikling og produksjon. Han syntes «Ingen drepte i trafikken» var den mest aktuelle landsbyen.

– Oppgaven hørtes spennende ut: Dette er et tema som er enkelt å relatere seg til, og som alle er berørte av. Jeg ville også velge en oppgave der jeg fant engasjerte folk - det er inspirerende å få tilgang på de beste innen området. Dessuten ville jeg gjerne jobbe med noe som ikke var så teknisk der jeg kunne tenke litt utenfor boksen. Når man blir satt sammen med personer fra andre fagbak-

grunner enn en selv, lærer man mye om ulikheter og en tenker mer på hvordan en opptrer og oppfører seg. Tida som er satt av til refleksjon underveis i prosessen gjør oss mer bevisste og bedre rustet til prosjektarbeid i framtida, sier Haugen.

**INVESTERER.** Grappa Haugen er med i har en idé om å inkludere bedrifter i arbeidet med trafiksikkerhet. Prosjektet har to dimensjoner – bedriftene skal investere i trafiksikkerhetstiltak, samtidig som de skal jobbe for en holdningsendring blant de ansatte.

– Bedrifter er svært opptatt av sikkerheten til sine ansatte på arbeidsplassen, hvorfor skal de ikke bry seg om dem når de er på vei til og fra jobb også?» sier Haugen.

– Det er mye ressurser i næringslivet, så for å få endring mener vi en må starte med store bedrifter som er gode på holdningsendring og kulturbygging. Argumentasjonen er enkel, tusenvis av arbeidstakere bruker bilen til jobb hver dag, og dessverre

vil noen av dem bli en del av statistikken. For bedriftene vil det koste dyrt å miste en erfaren ansatt som er gull verdt, påpeker Haugen og hans team.

**KREVENDE.** Studentene har ei åpen og krevende oppgave. Dødskurva består av små tall og mange effektive tiltak er på plass. Samtidig er det tiltak som en vet vil hjelpe, men som det ikke er politisk vilje til å gjennomføre. Og kanskje er det løsninger som ingen har tenkt på ennå.. Studentene har også vært på fagseminar med Dagfinn Moe, Guro Ranes, Anne Beate Budalen og Terje Giæver for å lære mer om temaet og bli inspirert.

**ENESTE I LANDET.** Landsbyleder Sigrid Westad Brandshaug ved NTNU forteller at det er det trettende året de kjører «Eksperter i team», men det er første gangen med «Ingen drepte i trafikken». Ingen andre høgskoler eller universitet har noe liknende, og blant annet Handelshøyskolen



FAKTA:

05

bud ble gitt på oppgradering av Byfjord- og Mastrafjordtunnelen på Rennfastsambandet i Rogaland. Budene er fra 65,3 til 95,8 millioner kroner.



JA TIL SLAKE TUNNELER

Norges Lastebileierforbund støtter forslaget fra Statens vegvesen om at nye vegtunneler skal ha stigninger på maksimalt fem prosent. I høringsuttalelse om ny strategi for vegtunneler mener NLF at de foretrekker bru, ferje eller veg i dagen før tunnel. Skal det bygges tunnel må fri høyde fortsatt være 4,5 meter og kjørefeltene minimum 3,5 meter brede. (Foto: Kjell Wold)

# EDDE LIV



Bedrifter er svært opptatt av sikkerheten til sine ansatte på arbeidsplassen, hvorfor skal de ikke bry seg om dem når de er på vei til og fra jobb også?

Jon Mikkel Haugen, NTNU-student

▲ EKSPERTER I TEAM: F.v. Neberd Salimi, Kristoffer Moen, Fredrik Lofthaug, Marte Nilssen Neverdal, Jon Mikkel Haugen og Lauren Celeste Burger foreslår at bedrifter engasjerer seg mer i trafiksikkerhet.

og CBS i København har meldt sin interesse.

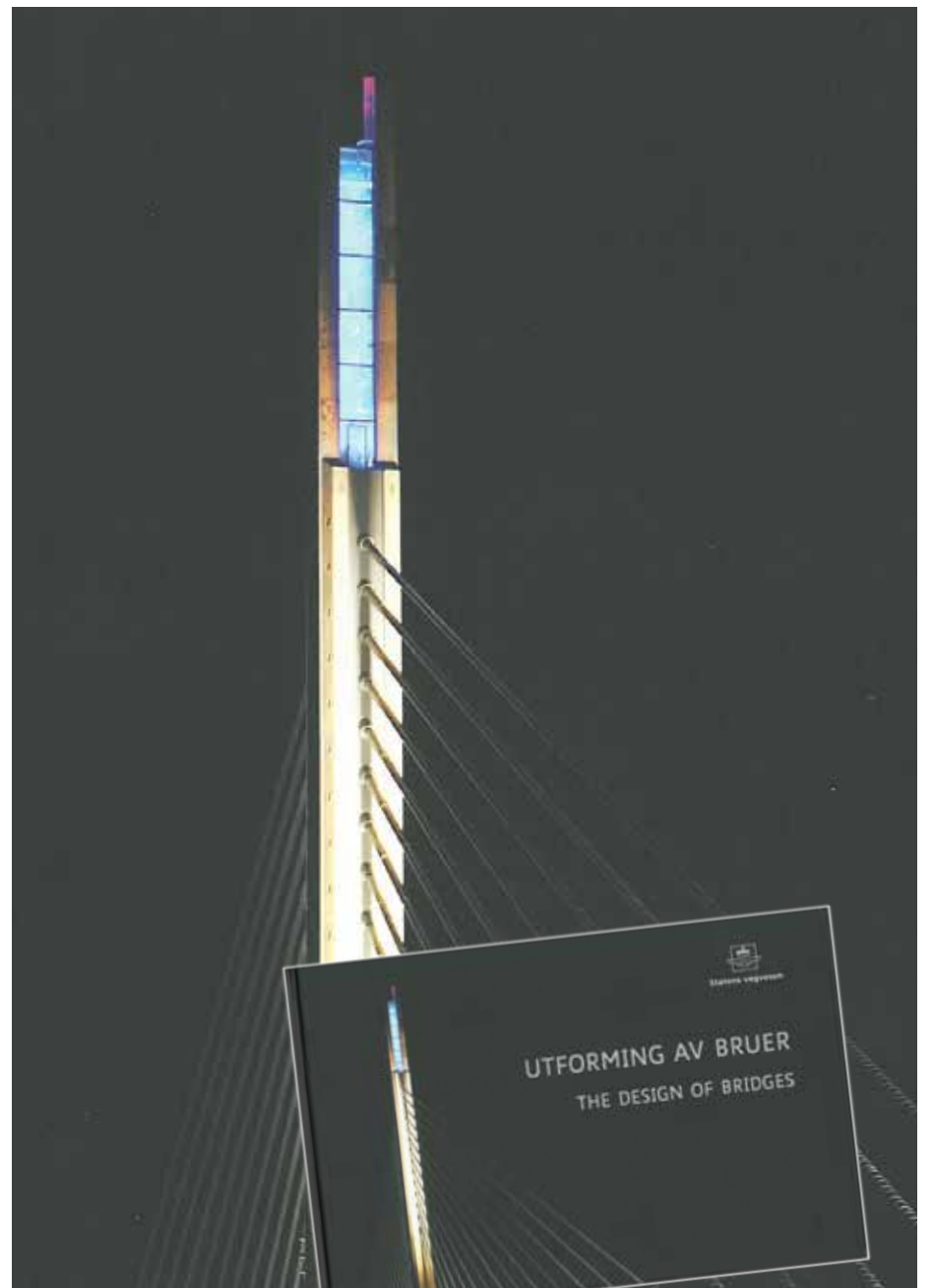
**UNIKT SAMARBEID.** – Det mest unike med emnet er fokuset på utvikling av samarbeidskompetanse. Det kan være krevende å jobbe i tverrfaglig team med noen du ikke kjenner. Hver student må vise det spesielle med sitt fag og bli bevisst sin personlige kompetanse. I mai skal gruppene levere både en prosjekt- og prosessrapport – som teller like mye hver på karakteren, forteller Brandshaug.

**ANDRE IDEER.** Ei anna gruppe vil se på hvordan dash-cam kan bli tatt i mot – et kamera på dashbordet som filmer alle trafikksituasjoner – en slags privat overvåkning. Noen vil dele ut sykkelhjelm til alle førsteårsstudenter for å beskytte de gode hodene

og gjøre hjelmbruk mer akseptert. Andre vil undersøke om det er nye eller gamle biler som er mest innblandet i ulykker, og hva som skal til for at eventuelt flere skaffer seg ny bil. Og ei gruppe vil se på hva som er den største hindringen for å ta i bruk alkohol og hvordan den skal overvinnes.

**SPENNENDE.** – Jeg synes temaene de fem gruppene har definert virker spennende og passer godt inn i nullvisjonstankegangen. Problemstillingene er forskjellige og fanger bredden i utfordringene. Det skal bli interessant å se hva tverrfaglig samarbeid og nytenkning kan gi av nye muligheter og løsninger på trafiksikkerhetsområdet. Det sier Even Myhre som er Statens vegvesens representant i dette prosjektet. ■

► FAGLITTERATUR:



## STORSLAGNE BRUBILDER I NY BOK

Statens vegvesen har utgitt ny håndbok om utforming av bruer. «Boken viser en livsnerve i nordmennenes liv», skrev Aftenposten i sin omtale av boka.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FAKSIMILE FRA BOKENS FORSIDE

«V eivesenet er en etat som i de senere årene har vist omhu for estetiske verdier. Det er denne tospråklige boken på norsk og engelsk et vitnesbyrd om. Styrkeprøver mellom gjenstridige landskap og ukuelig broingenører er en del av norsk kultur og norsk teknikk. Boken tar opp alle de grep som skal til for å gjøre brobygging vellykket: forholdet til landskapet, til tyngdekraften og fysikkens lover, materialbruk, proporsjoner, utsmykning, trafikantens behov, opplevelser på broen. Også de stygge eller «uheldige utformede» broer får omtale» skriver Aftenpostens Ulf Andenæs.

Med boka vil Statens vegvesen bidra

til å oppfylle regjeringens ønske om god arkitektur

– Det er viktig at bruer er i harmoni med omgivelser, de er ofte store og dominerende konstruksjoner. I tillegg til andre krav må vi også stille krav til estetisk utforming av bruene våre, påpeker Børre Stensvold, bruansvarlig i Statens vegvesen.

Denne håndboka er en diskusjons- og lærebok som kan bidra til bedre arkitektur. Boka kan kjøpes i bokhandel og egner seg også som gavebok. Boka er ført i pennen av Knut A. Selberg og Rolf H. Gulbrandsen, mens en rekke dyktige fotografer har foreviget bruene.





## NY RASTEPLASS

Kvammapakken i Hordaland er meir enn ei pakke for betre veg. No kjem fjellmassane som vart sprengt ut i Børvenestunnelen til nytte. Etter samarbeid med Turistvegprosjektet til Statens vegvesen vert det bygd ny rasteplass ved Steinsdalsfossen ikkje langt frå Norheimsund. Det skal etter planen vera ferdig til 1. september i år.



# Vil ha bedre ferjeflyt

– Det er flott med visjoner om ferjefri E39 om mange år. Men ferjekøene må og kan vi bli kvitt nå. Det koster relativt lite å sette inn ei ekstra ferje for å la ferjene gå oftere.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

**D**et mener Leif Øverland, direktør i Fjord1, som årlig frakter 10 millioner kjøretøy og 20 millioner personer. Han synes kundene fortjener bedre flyt på turen.

**VIL SLIPPE RUTETABELL.** Da Øverland tok på seg sjefsjobben i Fjord1 med hoved-

kontor i Florø ble han overrasket over hvor kludrete det faktisk var å komme seg fram med ferje. Skal han på en jobb i Bergen, må han ta ferje fra Oppedal til Lavik, og sjøl om den er en del av E 39, er det ikke slik at han nødvendigvis kommer med første ferje. Siden det er en halvtime til neste ferje blir det fort en times ventetid.

– Folk langs kysten er avhengige av å bruke ferje for å komme på jobb og kjøre unger på trening. Det blir mye tid en må legge opp etter en rutetabell. I tillegg er ei ferje på et

samband synkronisert med neste samband. Så er det vegarbeid, mye trafikk eller uhell langs vegen rekker en ikke neste. Slik kan vi ikke ha det. Folk bør slippe å tenke på rutetabeller langs hovedveger, sier Øverland. Han legger til at ferjekøer ikke er et rushtidsproblem – det er generelt mer trafikk og folk tar fri på andre tidspunkt enn før.

**77.000 TRAILERE.** Næringstrafikken øker, og på strekningen Oppedal – Lavik var det i fjor over 77.000 tunge kjøretøy – 4000 mer enn året før.

– Trailere er vanskelige å kjøre forbi og gjør at det blir dårligere plass på ferja. I januar var det dobbelt så mange som måtte stå over ferja mellom Oppedal og Lavik som året før. Den eneste måten å løse dette på nå er å sette inn ei ferje der. Det finnes ledige ferjer, og det trenger ikke ta mer enn et halvt år å få ei ferje på plass, sier Øverland.

**GJØR NOE MED E39 NÅ.** Øverland synes prosjektet om ferjefri E39 om mange år er flott. Men han mener det er like viktig å gjøre det lettere å reise for folk som lever i dag.

– Det er faktisk ikke så vanskelig å gjøre det bedre i dag for en relativt billig penge. Hvis vi hadde 20 minutters frekvens mellom sju og nitten, så vil det hjelpe mye. Det blir litt som i Oslo der trikken noen steder går hvert femte minutt. En slipper å tenke på avganger. Og ikke minst slipper en å ta farlige forbikjøringer for å rekke ferja. Det blir også mindre utslipp ved at folk ikke står i kø med motoren på og brukere kortere tid på av- og påkjøringstid. påpeker Øverland.

**TØI BEREGNER EFFEKT.** Øverland påpeker at kostnader ved økt frekvens og ekstra ferjer koster småtterier i forhold til alle de store prosjektene som Statens vegvesen nå planlegger langs E39. Både nær-

## MILJØTILTAK:

### Vil ta i bruk køprising

Samferdselsminister Marit Arnstad vil at Bergen kommune skal bruke køprising for å bedre luftkvaliteten i byen. Vegvesenet undersøker nå hva som må til for å innføre køprising. Men i Bergen er de skeptiske til køprising.

– Køprising vil gi en god effekt på den lokale luftkvaliteten da både trafikkmengde, flyt og bilpark påvirkes, skriver samferdselsministeren i et brev til Bergen kommune.

Brevet er svar på en henvendelse fra Bergens byråd for byutvikling, klima og miljø, men kan få effekt også for Oslo og Trondheim. De tre byene har overskridelser av nitrogendioksidinnhold i luften som felles forurensningsproblem og må til med konkrete tiltak.

**FLATSKATT.** Byråd Philip Rygg (KrF) er i tvil om Bergen vil gå inn for køprising. – Ingen kommuner vil innføre

køprising så lenge det i lovteksten heter at inntekten skal deles med staten og fylkeskommunen. Vi går også imot flat beskatning, og ønsker et takstsystem som belønner de som kjører lite forurensende biler, sier Rygg.

**FORSØKSKOMMUNE.** – Vi har nå satt i gang en intern utredning for å finne ut hva en eventuell innføring av køprisingssystemet krever av tilpassinger, sier Pål Rosland i Vegdirektoratet.

Bergen har gjennom flere år søkt om å bli forsøkskommune for innføring av en lavutslippssone. Dette er en



FAKTA:

07

konsulentfirmaer vil prosjektere E6 i Gudbrandsdalen på strekningen Elstad-Frya i Ringeby kommune. Anleggsstart er først i 2017.



SETTES PRIS PÅ

Tre av Vegvesenets prosjekt er nominert i klassen for Årets Anlegg. Vinneren annonseres på Byggedagene 2013 den 6. mars. Dette er prosjektene som nådde helt opp: E18 Sky-Langangen i Vestfold/Telemark, E39 Kvivsvegen Geitvika-Grodås (bildet) og Nasjonal Turistveg Geiranger, Trollstigplatået. (Foto: Reidun Øverland)



på E39

VIL HA TILTAK NÅ: Leif Øverland i Fjord1 mener det må gå oftere ferjer for å få mer flyt i trafikken langs E39.



FOTO: FJORD1

Leif Øverland

Siden rapporten skal legges fram i april, opplyser Øverland.

**SÅ LYSET.** Øverland har vært direktør i Hurtigruten, og der snudde han skuta da

ringslivet og private taper tid og penger på å bli stående på ferjekaia.

– NHO har nå engasjert TØI til å regne på hva som skjer når en endrer frekvensen fra 30 til 20 minutters ruter på Lavik – Oppedal og Molde

Vestnes og to andre strekninger. Denne

det vinterstid var flere ansatte enn kunder om bord:

– Da fikk jeg en ide om å utnytte verdien av nordlyset. Vi satte oss ned med ulike aktører for å se hva vi kunne få ut av det unike ved nordlyset. Vi startet med et pilotskip og kopierte opplegget til de andre. I dag, sju år etter, har kanskje vinterreiser det største potensiale – det har vært en tredobling på sju år.

På midten av nittitallet var Øverland direktør i Jernbaneverket i Bergen. Der fikk han den nedleggingsstruede Flåmsbana på skinner ved å utvikle et reiselivsprodukt.

– Nå reiser 500.000 turister med denne banen, sier Øverland, som har stor tro på at det er mulig med en snuoperasjon i ferjebransjen også. ■

Tekst Håkon Aurlien

geografisk sone der forurensende kjøretøy må betale en avgift etter utslippsnivå, organisert i hovedsak som piggdekk-avgiftsordningen.

Siden statsråden sa nei til ordningen skrev Bergens byråd Philip Rygg 31. desember et brev til statsråden der han etterlyste virkemidler for å bedre luftkvaliteten. Han tok til orde for miljødifferensierte bompenger som straktiltak men gjentok også ønsket om å få innført lavutslippssoner.

**IKKE LAVUTSLIPPSSONE.** Statsråden svarer at hun ikke vil innføre en hjemmel for lavutslippssoner.

– Derimot kan køprisordningen etter vegtrafikklovens paragraf 7a tas i bruk. Køprising vil gi en god effekt på den lokale luftkvaliteten, da både trafikkmengde, flyt og bilpark påvirkes, skriver hun.

TRAFIKKOPPLÆRING:



FORSØK MED SAMORDNET FØRERPRØVE

Lillestrøm og Drammen trafikkstasjon skal gjøre et forsøk med å samordne praktisk og teoretisk førerprøve i tid. Målet er både å øke beståttprosenten og redusere ventetiden.

TEKST KJELL WOLD ILL.FOTO KNUT OPEIDE

**V**i ser at mange går opp til førerprøve uten å greie prøva. I tillegg til at vedkommende ikke oppnår førerrett som planlagt, er det lite effektivt bruk av ressurser. Det fører også til økt ventetid for å få praktisk prøve ved trafikkstasjonene. Publikum opplever dette som redusert tjenestekvalitet, noe som er uheldig for omdømmet til Statens vegvesen, sier avdelingsdirektør i seksjon for Trafikkopplæring i Vegdirektoratet, Bente Skjetne. Seniorrådgiver Karsten Nikolaisen er prosjektleder for forsøket med samordnet førerprøve.

**INNFØRT I SVERIGE.** I Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg forplikter Statens vegvesen seg til å utrede en ordning med teoretisk og praktisk prøve som er samordna i tid. Sverige har alt innført en slik ordning med samordna prøve som ser ut til å bidra til at kandidatene i større grad greier prøva når de går opp. Tanken er at denne ordningen skal motivere til at teoretisk og praktisk undervisning blir bedre integrert og på den måten gi bedre effekt av føreropplæringa.

**LENGE Å VENDE.** – Den nominelle eller registrerte ventetida er i mange tilfeller ikke reell. De som står på liste er ofte ikke klare til å gå opp til prøve selv om de får tilbud om det. Fordi folk vet at det er lenge å vente, setter de seg på liste i god tid. Det er ønskelig at kandidatene gjør

Det er ønskelig at kandidatene gjør seg ferdig med opplæringen og deretter melder seg til prøver.

Bente Skjetne, avdelingsdirektør

seg ferdig med opplæringen og deretter melder seg til prøver, understreker hun.

**TO FORMÅL.** – Med dette forsøket ønsker vi å finne ut to ting. En organisert samordning av teoretisk og praktisk prøve kan medvirke til mer integrert opplæring og gi bedre forberedte kandidater når de går opp til prøve. Samtidig vil en bedre organisert samkjøring mellom teoretisk og praktisk prøve bidra til å redusere fokus på ventetid, sier Bente Skjetne.

Prosjektet legger opp til at kandidater og trafikkstasjonene kan planlegge bedre. Trafikkstasjonen vil via en registrert etterspørsel planlegge ressursene for å tilby praktisk prøve innen to uker hvis kandidaten består teoriprøven på første forsøk. Forsøket kommer i gang i løpet av våren.





## E6-START VED RINGEBU

I mars starter arbeidet med å bygge 34 kilometer ny trefelts E6 mellom Frya og Sjøa i Gudbrandsdalen. - Vedtaket om bygging av en strekning på hele 34 kilometer, gir langsiktighet og forutsigbarhet sier prosjektleder Øyvind Moshagen i Statens vegvesen. Arbeidet skal pågå fram til årsskiftet 2016/17. (Foto: Håkon Aurlien)



# FÆRRE OG BEDRE KVVU-ER GIR MER EFFEKTIV PLANLEGGING

## VAKKER BRU:

TEKST GISELLE JENSEN FOTO KNUT OPEIDE

### Heder til arkitekturstrategien

Statens vegvesens arkitekturstrategi ble utropt til best i klassen under Norsk Form sitt arrangement Status.nå 2012.

- Veganlegg får store konsekvenser for folks nærmiljø og for livet i byenes sentrum. De må planlegges i sammenheng med kollektivutbyggingen, og bygge opp under miljøvennlig knutepunktfortetting. Veger og infrastruktur er en forutsetning for byutvikling. Overgangene mellom kommunale vegnett og de lange transportetappene er kritiske områder, sa Hege Mari Eriksson i Norsk Form. Eriksson

mener at mange statlige aktører har mye å lære av Vegvesenets arkitekturpolitikk.

- Andre statlige byggherrer kan ha nytte av å se hvordan Statens vegvesen tenker på tvers av sektorer og ansvarsområder. Det er inspirerende hvordan de jobber med ambisjoner om kvalitet i alle ledd - fra plan til anskaffelse til prosjektering, sa hun.

VAKKER BRU: Skråkabelbru over Lagårdsvegen i Stavanger.





Tilbud er levert på bygging av en gangbru over E39 til Ime skole ved Mandal i Vest-Agder. Budene varierer fra 11,5 til 15,2 millioner kroner.



## NYE MURAR PÅ RIKSVEG 55

Stormkasta rundt nyttår øydela mykje av forskalingane, men arbeidet med å mure oppatt riksvegen på Leikanger går for fullt. Reparasjonsarbeidet skal vere ferdig i februar. Stormen Dagmar gjorde store skader ved «Kløvi» på rv 55. Store bylgjer grov ut vegfyllinga og 200 meter av vegbana rasa ut i Sognefjorden. (Foto: Ole Kristian Åset)

## Begrens antall KVVU-er til investeringer der det foreligger reelt ulike prinsipppløsninger på transportutfordringene. Det kan gjøre framtidens vegplanlegging mer effektiv.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et er blant hovedkonklusjonene i en evaluering som Statens vegvesen har gjort av arbeidet med om lag 35 Konseptvalgutredninger (KVVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) de seneste 4-5 årene. Ordningen med KVVU og KS1 for større prosjekter over 750 millioner kroner ble besluttet av Regjeringen Bondevik høsten 2004 og innført i samferdselssektoren høsten 2006.

**GODT SAMSVAR.** I evalueringen som er presentert for og drøftet med Samferdselsdepartementet foreslår Statens vegvesen også en mer lik praktisering av KS1 for å gjøre den mer kompetent, helhetlig og faglig grundig med mindre vekt på konsulentenes egne beregninger av samfunnsøkonomi. Mange av vurderingene og anbefalingene fra Statens vegvesen samsvarer for øvrig godt med den eksterne evalueringen av KVVU-arbeidet som ble gjort for to og et halvt år siden.

**VELDIG DYRT.** Jan A. Martinsen i Vegdirektoratet har ledet evalueringsarbeidet. Han mener KVVU-arbeidet har vært nyttig, men veldig ressurskrevende. Det er kjøpt eksterne tjenester for mer enn 100 millioner kroner for årene 2010-2012. I tillegg kommer meget store kostnader til egen ressursbruk for ansatte i Statens vegvesen.

**ANBEFALINGER.** – Analyse av transportbehov i en veldig tidlig

fase og valg av prinsipppløsninger for transport før ordinært planarbeid starter er svært nyttig for å få planleggere til å løfte blikket og se på de reelle behov og mål for å få bedre innsikt og modning, sier Martinsen.

I rapporten med undertittel «Færre og bedre KVVU-er» fremmes et 20-talls anbefalinger. Disse vil bli fulgt opp innen etatens ansvarsområde. Å begrense framtidige KVVU-er til investeringer der det foreligger reelt ulike forslag til prinsipppløsninger (eksempel KVVU E39 Aksdal-Bergen: veg rundt fjord eller fjordkryssing med bru), vil være et viktig bidrag til å effektivisere planprosessene, i følge Martinsen.

**OPPLÆRINGSBEHOV.** Evalueringen avdekker også et stort behov for opplæring, veiledning og klare retningslinjer på flere fagfelt. Blant annet hvordan klimamålene kan håndteres og virkninger for disse beregnes.

– KVVU gir et godt grunnlag for videre planlegging etter Plan- og bygningsloven (PBL). Men maktforholdet, eller dragkampen om du vil, mellom KVVU/KS1-systemet på den ene siden og Plan og bygningsloven på den andre siden virker ganske uavklart.

– Spesielt i byer er det behov for å avklare hva staten skal bestemme gjennom regjeringssvedtak av KVVU/KS1, og hva som skal bestemmes lokalt basert på planlegging etter PBL. Mange av virkemidlene i KVVU-arbeidet for å oppnå den byutviklingen staten ønsker, er det ikke staten, men lokale myndigheter som rår over, sier sjefingeniør Jan A Martinsen. ■

## VEGBEFARING:



VEGBEFARING: Ås-studenter gleder seg til befaring. F.f.v. Kristin Tuv, May Hoff Lund, Åse Lund Bøe, Kristin Forsnes. 2.r.f.v. Marine A Lillevik, Hanne K Vie, Nicoline Ekeberg Schjerve. B.f.v. Kristine Sund og Maria Borgersen.

# SJEKKER STORE ANLEGG I LANDSKAPET

Student Nicoline Schjerve og åtte kolleger ved Universitetet for Miljø- og Biovitenskap (UMB) på Ås var siste uka i februar på befaring på store veganlegg på Østlandet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**F**ire by- og regionalplanleggere og fem landskapsarkitekter samarbeider med folk fra Statens vegvesen om kurset «Store anlegg og utbyggingsprosjekter i landskapet» ved Institutt for landskapsplanlegging.

**MASTER.** – De fleste av studentene er 4-årsstudenter som skal starte med masteroppgave til neste år, forteller seniorarkitekt Kristin Marie Berg i Statens vegvesen. Ved siden av jobben som veg- og gateplanlegger i Moss underviser hun i faget «Landskap og veg» ved UMB i Ås. Før studentene dro ut på anleggsbefaring siste uka i februar i år, ble de blant annet kurset av vegvesensansatte fra region sør i Konseptvalgutredninger (KVVU) for store veganlegg. Gunnar Ridderstrøm og Eva Preede snakket om store landskapsinngrep og hva som er drivkrefter og viktige prosesser i planlegging av nye, store veganlegg.

**UT PÅ TUR.** Student Nicoline Schjerve gledet seg til to dagers anleggsbefaring med studentkollegene. – Det blir nyttig å komme ut i marka og se på dette med vegplaner og landskapsinngrep i praksis. Ikke bare å studere kart og modeller som vi gjør mye her i undervisningstidene, sa hun. UMB-studentene startet med besøk på Drøbak trafikkstasjon og en orientering om nytt

løp i Oslofjordtunnelen. Deretter bar det til Larvik og besøk på E18-anlegget ved Farrisvannet. Neste dag startet i Notodden med feltstudier av traseene for ny E134 fra Meheia vest for Kongsberg, forbi Notodden og videre vestover i Telemark til Gvammen i Hjørtal.

**OPPGAVE.** – E134 Kongsberg-Gvammen blir årets prosjektoppgave for studentene. Regjeringen gjorde et prinsippvedtak om trasevalg etter en KVVU i 2012. Dette er en hovedvegforbindelse mellom øst og vest i Sør-Norge. Den gir studentene mulighet til å belyse nesten alle temaene som kurset legger vekt på, og som de også har stor praktisk nytte av senere, forteller Kristin Marie Berg i Statens vegvesen. ■

## Det blir nyttig å komme ut i marka og se på dette med vegplaner og landskapsinngrep i praksis.

Kristin Marie Berg, seniorarkitekt

## TRAFIKKSikkerhet:

TEKST MONICA KNOFF FOTO STEINAR LUND

## TS-dag på Gol

Forrige lørdag ble det arrangert trafikksikkerhetsdag for ungdom i Hallingdal. Statens vegvesen og politiet tok initiativ til arrangementet sammen med flere andre etater og lokale aktører. Trafikksikkerhetsdagen er et tiltak for å få ned ulykkestallet blant ungdom i Hallingdal. Den siste tiden har det vært flere alvorlige ulykker som har involvert ungdom og «lek-kjøring». Arrangementet fant sted på Golsfjell fjellstue og isbanen på Tisleia. På Tisleia var det lagt opp til både frikjøring og øvelser med veiledning. Kjente aktører innen rallysporten som Tommy Rustad, Sverre Isachsen og Holm Jacob Matheson «Mathis» stilte opp. Premien var en tur på isen med en av rallykjørerne.







## FLERE BRUDD VED MJØSA

Statens vegvesen og Jernbaneverket har i en kontroll avdekket 34 avvik fra norske regler om lønns- og arbeidsforhold hos de tre entreprenørene som bygger firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa. Entreprenørene vil korrigere avvikene, som går på betaling under minstelønn, på arbeidstid og dokumentasjon. (Foto: Håkon Aurlien)

**SAMFERDSELS-  
(TRANSPORT-)  
KOMITEEN  
1950-2012**

# NORDLAND- VESTFOLD 35-3

Fylkene Nordland (35), Møre og Romsdal (27) og Hordaland (24) har hatt klart flest representanter i Samferdselskomiteen på Stortinget siden 2. verdenskrig. Senterpartiet (Sp) har hatt klart flest komiteledere.

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

## FAKTA

**Sammensetning av Samferdselskomiteen /Transportkomiteen (fra 2005) perioden 1950-2013:** Antall komiteemedlemmer i hver 4-årsperiode har vært mellom 13 til 22 representanter. Flest i 1989-93 (22 medlemmer). Færrest i 1965-69 (13 medlemmer).

### Antall representanter i samferdselskomiteen pr. fylke 1950-2013:

|                  |    |                   |    |             |    |                 |   |
|------------------|----|-------------------|----|-------------|----|-----------------|---|
| Nordland:        | 35 | Oppland:          | 16 | Hedmark:    | 11 | Finnmark:       | 7 |
| Møre og Romsdal: | 27 | Oslo:             | 14 | Telemark:   | 10 | Østfold:        | 7 |
| Hordaland:       | 24 | Rogaland:         | 13 | Vest-Agder: | 10 | Vestfold:       | 3 |
| Sør-Trøndelag:   | 18 | Sogn og Fjordane: | 13 | Buskerud:   | 8  | Nord-Trøndelag: | 3 |
| Akershus:        | 18 | Troms:            | 12 | Aust-Agder: | 8  |                 |   |

**Komitelederne har vært fra følgende fylker/parti:** 1950-53: Hedmark (Sp), 1954-57: Hedmark (Sp), 1958-61: Rogaland (Sp), 1961-65: Oppland (Sp), 1965-69: Troms (Ap), 1969-73: Troms (Ap), 1973-77: Møre og Romsdal (Sp), 1977-81: Møre og Romsdal (Sp), 1981-85: Hedmark (Ap), 1985-89: Finnmark (Ap), 1989-93: Rogaland (Krf), 1993-97: Hordaland (Sp), 1997-2001: Hordaland (H), 2001-2005: Møre og Romsdal (H), 2005-2009: Sør-Trøndelag (Frp), 2009-2013: Akershus (Krf).

**Komiteledere fordelt på fylker:** Møre og Romsdal: 3, Hedmark 3, Troms: 2, Hordaland: 2, Rogaland 2, Akershus: 1, Oppland: 1, Sør-Trøndelag: 1, Finnmark: 1

**Komiteledere fordelt på partier:** Sp: 7, Ap: 4, H: 2, Krf: 2, Frp: 1

Kilde: Stortinget.no/historiske komiteer



## VEDLIKEHOLD:

TEKST MONICA KNOFF FOTO KNUT OPEIDE

## Dårlig arbeidsvarsling i mørket

En studentoppgave om arbeidsvarsling i mørket avslørte flere alvorlige feil på anleggsområder i Buskerud.

– Dette er alvorlig for trafikksikkerheten, og tiltak til forbedringer må bli satt i verk, konkluderer Daniel Bjerkan. På kveldstid i perioden februar til april 2012 reiste byggingeniørstudenten på 23 veganleggsområder i Buskerud på uanmeldte kontroller. Mangler ble registrert, analysert og publisert i bacheloroppgaven «Arbeidsvarsling i mørket».

På hele åtte av de kontrollerte områdene manglet

skilt 110 «Vegarbeid». Det var også store mangler når det gjaldt sikring. På fem av områdene var dette helt fraværende, og på de seks anleggene med miniguard var ikke disse boltet fast. Med dårlig sikt på kveldstid bidrar dette til å skape farlige trafikksituasjoner og potensielt mer alvorlige konsekvenser om ulykken først er ute. Det ble også funnet tilfeller der det var nødvendige tiltak og sikring, for eksempel i forhold til nedsatt fart. Dette kan bidra til slappe holdninger blant trafikantene som dermed ikke tar hensyn til tiltakene ved senere anledninger.





Bud er gitt på bygging av 1 kilometer tunnel og 2 kilometer veg på rv. 42 ved Gyavatnet i Rogaland. Budene er fra 140 til 167 millioner kroner.



## 1 BÅTLAST TUNNELVEGGER

I vinter har 4 båtlastar med nær 2000 betongvegger til vegtunneler ankommet Drammen havn fra Ølen i Sunnhordland. Det tilsvarer nesten 500 trailerlass på landevegen. Seksjonsleder Tore Braaten i Statens vegvesen Buskerud (bildet), forteller at betongveggene skal brukes til tre store tunnelprosjekter på henholdsvis E16 og rv. 7 i midtfylket. (Foto: Kjell Wold)

# D

et viser en oversikt Veggen og vi har laget over den politiske og geografiske sammensetningen av Samferdselskomiteen

fra 1950 og fram til i dag.

I den andre enden av skalaen finner vi Vestfold og Nord-Trøndelag med kun 3 representanter hver på 62 år og 16 komiteer. Fordelingen av komiteledere på fylker viser også at det politiske tyngdepunktet i samferdselskomiteen oftest har ligget i distriktene. Møre og Romsdal og Hedmark har tre ganger hver hatt lederen i samferdselskomiteen. Av partiene som har hatt komitelederen flest ganger topper Sp med 7 mens Ap har hatt lederen i samferdselskomiteen 4 ganger.

– Engasjement i distriktene har gjort samferdsel til et spesielt viktig politikk-område for Senterpartiet. Det er ikke tilfeldig at 7 av 16 ledere i Samferdselskomiteen siden 1950 har kommet fra det partiet, sier cand.polit og kommunikasjonsleder Harald Aas ved Transportøkonomisk Institutt (TØI).

**VALGORDNINGEN.** I forrige utgave av Veggen og vi ble forsker og samferdselsforsker Knut Boges bidrag i Årbok for Norsk vegmuseum omtalt. Boges har skrevet kapitlet «Stamvegpolitikk i Norge, Sverige og Danmark etter andre verdenskrig». Der fremkommer det at hovedårsakene, ifølge Boge, til at Norge har fått de vegene vi har i dag og ikke har bygd ut et moderne stamvegnett mellom de største byene som Danmark og Sverige er følgende: Den norske valgordningen med overrepresentasjon fra utkantstrøk, rikspolitikere som ikke vil prioritere veginvesteringer i områder med mange innbyggere og stor trafikk og et Finansdepartement som er svært skeptisk til investeringer i samferdselsinfrastrukturer.

**USIKKER LØNNSOMHET.** –Knut Boges analyse av hva som har styrt vegbyggingen i Norge har svært mange gode

poenger. Faktorene han trekker fram forklarer langt på vei hvorfor vi har det vegnettet vi har. Og her er distriktsperspektivet særlig viktig, sier Aas.

**FINANSDEPARTEMENTET.** Han mener dette kanskje også kan forklare hvorfor økonomene i Finansdepartementet har vært forsiktede med å investere i samferdselsinfrastruktur. Faglig sett er det lettere å forsvare høye investeringer dersom det går til lønnsomme prosjekter der det bor mye folk, enn vegbygging i distriktene med mindre trafikk.

**HILSEN HJEM.** –Samferdsel og vegbygging har tradisjonelt engasjert folk i distriktene mer enn i sentrale strøk. Avisreportasjer fra vegåpninger beskriver dette godt. Utbygging av samferdselsinfrastruktur er gode distriktpolitiske saker, sier Aas.

Han mener dette lenge ga stortingsrepresentanter fra distriktene en mulighet til å sende en hilsen hjem til velgerne. Nå er det blitt mer begrenset etter som beslutningsprosessen er lagt om slik at Stortinget i større grad tar stilling til overordnede planer og i mindre grad enkeltprosjekter.

**HINDRET AVFOLKING.** –Selv om Boges analyse er god for å forklare hvorfor vi har det vegnettet vi har i dag, gir det ikke grunnlag for å si noe om hvorvidt dette har vært riktig eller feil politikk. Som Boge påpeker har utbyggingen av vegsystemet i stor grad vært en villet og planlagt politikk. Dersom man hadde prioritert annerledes hadde det hatt konsekvenser for en rekke samfunnsområder, blant annet bosetting og næringsliv, påpeker Harald Aas.

**DEN SVENSKE LANDSBYGDGA.** I Sverige har man for eksempel i stor grad avfolket landsbygda.

– Det er derfor for snevert å se på manglende vegstandard mellom de store byene i Norge i dag og tenke at hvis vi bare hadde prioritert annerledes for 20-30 år siden så hadde alt vært så mye bedre, mener Aas. ■

## SAMFERDSELSHISTORIE:



# SAMFERDSLE BLEI DEL AV DISTRIKTPOLITIKKEN

– Det er heilt opplagt ikkje tilfelleleg at omlag halvparten av leiarane for samferdslekomiteen har kome frå Senterpartiet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et seier fyrsteamanuensis i samfunnsfag Roar Madsen ved Høgskolen i Sør-Trøndelag. Han har skrive Senterpartiets historie band 2 "Motstraums" som dekkjer perioden 1959-2000 (Samlaget 2001).

**BREIARE FELT.** I utviklinga frå Bondepartiet (fram til 1959) til det moderne Senterpartiet, fekk partiet eit langt breiare politisk interessefelt. Fiskeri- og distriktpolitikken vart lyfta fram gjennom 1960-talet og industripolitikken vart tydelegare. Det skjedde dessutan ei samordning av ulike næringspolitiske delprogram, økonomisk politikk, utdannings- og velferdspolitik og andre programfelt som samferdslepolitikk under den overordna kategorien distriktpolitikk, meiner han.

**FINGERAVTRYKK.** –Tidleg på 1960-talet kom den store bylgja av kommunesamanslåingar. Det var stor uro (ikkje berre i Sp) for aksellererande sentralisering. Distriktsutbygginga kravde nye arbeidsplassar i distrikta - og i samsvar med at samferdslepolitikken vart ein integrert del av distriktpolitikken, vart det peikt på at nye arbeidsplassar i distrikta kravde eit samferdslepolitisk løft, seier Madsen. Dei sterke fingeravtrykka frå Sp i samferdslekomiteen var soleis eit uttrykk for at partiet såg ein samferdslepolitikk som ikkje tente sterkare sentralisering som eit av dei sentrale vilkåra for at distrikts-Noreg skulle overleva som levedyktige samfunn. Difor vart samferdslepolitikken viktig for Sp.

**VIKTIG KOMITE.** Tidleg på 1970-talet vart Sp-stortingsrepresentantane spurde om kva stortingskomitear dei meinte var viktigast for partiet. Som ein kunne venta var svaret at dei komiteane som var viktige for distrikta, var viktigast for partiet. Aller viktigast var difor kommunalkomiteen og samferdslekomiteen, dei vart rekna for viktigare enn landbrukskomiteen, seier Madsen. Eit gløtt på norsk topografi fortel óg at det ikkje er overraskande at politikarar frå Nordland, Møre og Romsdal og Hordaland har vore overrepresenterte i samferdslekomiteen. Desse fylka er blant dei fylka der både personleg transport og næringsrelatert transport, og med det sjansane for etablering og drift av arbeidsplassar som kan bera busetnad oppe, møter størst problem, i følgje han.

**DEMOKRATIOMSYN.** –Boge sine analysar av kvifor me har det vegnettet me har, gjev ikkje grunnlag for å seia noko om politikken har vore rett eller feil. Til dømes kan den overrepresentasjonen av distrikta som valordninga inneber, grunnleggjast med større avstand til dei som tek avgjerder, større grad av fråver av kapitalsterke krefter som kan danna grunnlag for arbeidsplassar og framhald av busetnad - og trongen for å kvotera representasjon med anna tankegang enn utsynet frå sentrale strøk i Oslo lett kan gje.

Omsynet til demokrati bør kunne tolkast annleis og breiare enn mekanisk lik tyngd i representasjon frå røyster frå Finnmark vs Oslo, meiner han. ■

## Samferdselsministre etter 1945

Marit Arnstad (Sp): 18.06.12-  
Magnhild Meltveit Kleppa (Sp): 20.10.09-18.06.12  
Liv Signe Navarsete (Sp): 17.10.05-20.10.09  
Torild Skogsholm (V): 19.10.01-17.10.05  
Terje Moe Gustavsen (Ap): 21.03.00-19.10.01  
Dag Jostein Fjærvoll (Krf): 15.03.99-21.03.00  
Odd Einar Dørum (V): 17.10.97-15.03.99  
Sissel Rønbeck (Ap): 25.10.96-17.10.97  
Kjell Opseth (Ap): 03.11.90-25.10.96  
Lars Gunnar Lie (Krf): 16.10.89-03.11.90  
William Engseth (Ap): 13.06.88-16.10.89  
Kjell Borgen (Ap): 09.05.86-13.06.88  
Johan J. Jakobsen (Sp): 08.06.83-09.05.86  
Inger Kopperværn (H): 14.10.81-08.06.83  
Ronald Bye (Ap): 08.10.79-14.10.81

Asbjørn Jordahl (Ap): 11.01.78-08.10.79  
Ragnar Christiansen (Ap): 15.10.76-11.10.78  
Annemarie Lorentzen (Ap): 16.10.73-15.10.76  
John Austrheim (Sp): 18.10.72-16.10.73  
Reiulf Steen (Ap): 17.03.71-18.10.72  
Håkon Kyllingmark (H): 12.10.65-17.03.71  
Erik Himle (Ap): 17.01.64-12.10.65  
Trygve Bratteli (Ap): 25.09.63-17.01.64  
Lars Leiro (Sp): 23.08.63-25.09.63  
Trygve Bratteli (Ap): 23.04.60-23.08.63  
Kollbjørn Varmann (Ap): 22.01.55-23.04.60  
Jakob Martin Pettersen (Ap): 05.01.52-22.11.55  
Niels Langhelle (Ap): 05.11.45-05.01.52  
Johan Strand Johansen (NKP): 25.06.45-05.11.45  
Kilde: Regjeringen.no



## VEGSTANDARD I EUROPA

Diskusjoner vedr. veistandard i Etiopia/Albania/Norge: Bare det at disse diskusjoner og opplysninger er fremkommet, er et bevis på hvor dårlig veistandarden er i Norge. Og vi som har, i motsetning til de andre land, 4000 milliarder på bok!  
I nr. 11/2012 er overskriften om motorveier slik

formulert at det er motorveiene som er årsak til alle ulykkene. Dette kan jo ikke være tilfelle, da motorveier statistisk sett er de sikreste veianlegg å ferdes på. Det går jo på folks adferd på veiene!

Med vennlig hilsen **Bjørn Bru,**  
Kjøretøyingeniør, 4016 Stavanger

## ► KRONIKK:

# Ny E134 over Haukelifjell

Som kjend er NTP som eit OL, med ny kamp og nye vinnarsjansar kvart fjerde år. Ved førre rullering kom vi til finalen – nå skal vi på pallen!



**Børge Skårdal**  
dagleg leiar  
AS Haukelivegen

**N**å er tida inne for å bygge ny E134 over Haukelifjell, frå Seljestad via Røldal til Vågsli i Vinje. Det finst gode planar. Kommunar og næringsliv er klare til å ta mot prosjektet.

Ny E134 over Haukelifjell er for lengst påmeld i konkurransen om prioritering i NTP og midlar frå samferdselsbudsjettet dei komande åra. Som kjend er NTP som eit OL, med ny kamp og nye vinnarsjansar kvart fjerde år. Ved førre rullering kom vi til finalen – nå skal vi på pallen! Fylkeskommunane Rogaland, Hordaland og Telemark har i sine høyringsuttaler til NTP-framlegget kravd prosjektstart i 2015 og fullføring i løpet av NTP-perioden. Ein byggeperiode på om lag 8 år er sannsynlegvis nær ei optimal framdrift.

## Nå er det om lag 50 år sidan vegen blei prosjektert og han har gått ut på dato.

**Børge Skårdal,**  
AS Haukelivegen

**HEILÅRSVEG I 1967.** Det var ei storhending då heilårsvegen over Haukelifjell blei opna i 1967 av Håkon Kyllingmark, dåverande samferdselsminister i Per Borten si regjering, frå Høgre og Nordland. Det var eit lokalt initiativ som hadde ført fram til eit omfattande vegprosjekt og til bompenggeinnkreving på fjellet. Nå er det om lag 50



år sidan vegen blei prosjektert og han har gått ut på dato. Det mest synlege teiknet på dette er dei store vedlikehaldskostnadane som har vore i tunnelane over fjellet dei siste åra. (Men ulukkene skjer mellom tunnelane!)

**KORRIDORSATSING.** Det er hard konkurranse om midlar frå denne budsjettsektoren. Etter mitt og mange sitt syn unødvendig hard konkurranse. Unødvendig i forhold til behovet for å legge til rette for verdiskaping og rasjonell person- og varetransport. Også unødvendig i forhold til produksjonskapasiteten i anleggssektoren og i forhold til avkastning på infrastrukturinvesteringar kontra alternativ kapitalplassering. Når det er sagt vil det i praksis alltid vere nødvendig med bevisst og streng prioritering. Eit veganlegg dreg også kostnader gjennom drift "i all framtid". Prosjektet med ny E134 over Haukelifjell har nå ein anslått kostnad på vel 5 mrd. Dette er i eit område med lite folk og arbeidsplassar. Er det forsvarleg å bruke så mykje pengar på eit slikt prosjekt når folk stangar i kø inn mot dei større byane? Ja, her må ein sjå på føremålet og effekten. Lokalvegfunksjonen

blir stort sett dekt greitt nok i dag. Det er den overordna funksjonen som transportkorridor mellom Stavanger-Haugesund-Bergen på vestsida og Telemark-Agder-Vestfold-Buskerud-RV23 mot E6 på austsida som treng denne investeringa.

**CO2.** Mange av dei store prosjekta som er med i oppløpet mot NTP, har regionforstyring som ei av overskriftene. Regionforstyring gir større muligheter for (godt betalt) arbeid og næringsverksemd. Når effekten av regionforstyring skal tas ut, kan det bare skje gjennom meir transport, spesielt persontransport. E134 Seljestad-Vågsli gir ikkje regionforstyring sjølv med 10-12 km innkorting og kortare kjøretid. Det er for langt mellom sentra. Effektar for dette prosjektet er derfor knytt til nåverande trafikkmonster og overført trafikk som følgje av investeringar både på E134 og i store prosjekt i Hordaland og Rogaland. Effektane er i hovudsak reduserte transportkostnader og eit positivt CO2-rekneskap. Tungbilandelen over fjellet er på vel 20%. Målingar og metoder frå SINTEF tyder på at eit fullasta vogntog får halvert drivstoff-forbruket og dermed utsleppa. Dette er summen av redu-

sert avstand, reduserte høgdemeter, betre stigningsforhold og ein bein veg. Personbilar får mindre effekt.

**ALTERNATIV BRUK.** Det er ei kjensgjerning at i mange av prosjekta på E134 må vi velje løysingar som ikkje er heilt perfekte men som likevel kan utgjere ei svær forbetring. Det kan vere ei utfordring å forklare fornuften i å velje noko som ikkje gir ei 100 prosent-løysing. Når det er stor prisforskjell kan ein inkludere alternativ bruk av denne forskjellen til å forklare. To aktuelle prosjekt nå er til dømes tunnel eller bru for å forsterke Oslofjord-sambandet (RV23) og 12 eller 24 km lang tunnel på E134 over Haukelifjell. Det kan vere ei god prioritering å heller bruke prisforskjellen mellom det perfekte og det "realistiske" i naboprojekt. Den totale nytteverdien blir sannsynlegvis betydeleg høgare. Eit anna moment er tidsaspektet: Stor forbetring nå eller den perfekte løysinga på lang sikt. (På lang sikt er vi alle døde, ifølgje økonomen John Maynard Keynes.)

**OPPSTART.** Arbeidet i AS Haukelivegen er prega av optimisme. Vi står rett framføre byggestart på ny veg gjennom Kongsberg og tunnel Århus-Gvammen i Telemark. Det første av i alt 5 mindre prosjekt mellom Seljord og Haukeli er starta opp. Mellom Etne og Tysvær ligg det an til viktige utbetningsprosjekt dei komande åra (Haugalandspakken, Stordalen). Samla investering på desse prosjekta er 6,5 - 7 mrd. Dette blir ei formidabel satsing og heilt ulikt det vi har blitt vant til frå tidlegare år. Men Haukelifjell må få auka regularitet. Det som trengs for å toppe nåverande satsing, er å kome i gang i Seljestad og Røldal snarast råd. Vi håper regjering og Storting svarar på denne utfordringa. ■

## ► ANSATTE SVARER:

– Hva tror du blir de viktigste samferdsels-sakene i debattene fram mot høstens Stortingsvalg?

### HÅVARD STJERN

transportplan-  
legger, Vegdirekto-  
ratet:

– Mer vegutbygging som bompengepro-sjekt. Håper politikerne sørger for at ulike konkurransevilkår i vegtransportsektoren utjevnes ved at overtredelser i trafikkkontroller håndheves og sanksjonerer likt for både norske og utenlandske aktører.



### ANNE GRETE HENRIKSEN

seksjonssjef,  
Trondheim:

– Politikere og media vil sikkert legge mest vekt på veibygging- og vedlikehold også denne gang. Og kanskje jernbane. Det som dessverre vil «drukne litt» er trolig TS-arbeid rettet mot trafikantene.



### STEIN JOHNNY JOHANSEN

avdelingsdirektør,  
Tromsø:

– Tog på Østlandet.





## FAKTA OM MILJØFARTSGRENSER

NAF vil erstatte miljøfartsgrensene i Oslo med variabel fartsgrense bare for lange kjøretøy. Fakta tyder på at dagens miljøfartsgrenser er gunstigere for helse og miljø: NAF har rett i at trailere hvirvler opp mye mer svevestøv enn personbiler. Det samme er nok tilfelle med busser. Men disse kjøretøyene gjør et vesentlig større transportarbeid enn personbilene.

Veitrafikkstøy utgjør nær 80 % av støyplagene i Norge (kilde Statistisk sentralbyrå). I Oslo er andelen trolig enda høyere. 60 km/t gir betydelig mindre støy enn 80 km/t. En undersøkelse fra USA tyder på at støyplagen ved høyere fart øker enda mer enn støymålinger tyder på, kanskje fordi lydbildet blir annerledes. Lavere fart utenom rushtidene gjør kollektivtransporten mer konkurransedyktig. I rushen går biltrafikken ofte i

40-50 km/t, fordi den korker seg. Da gjør det lite om fartsgrensen er 60 eller 80. Dermed reduseres også de store tapene NAF postulerer for «trafikanter og næringsliv». NAFs samfunnsøkonom Christer Tonheim bruker også uttrykket «boliger, veier og sykkelstier i nærheten av hovedveien». Jeg minner samfunnsøkonomen om at sykkelveier faktisk er veier, ikke stier.  
**Pål Jensen, rådgiver i Norsk forening mot støy**

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

# Vi må bli mer effektive!

**Aktivitetsnivået til Statens vegvesen er rekordstort. Mye tyder på at det høye aktivitetsnivået vil øke i årene som kommer.**

**V**år bemanning har økt og vil trolig fortsatt vokse i takt med dette. Men samtidig ligger her en utfordring. Vi må samtidig jobbe smartere og mer effektivt, både fordi våre oppdragsgivere vil stille effektiviseringskrav og fordi våre brukeres behov vil forandre seg.

**MULIGHETER.** Dette representerer først og fremst muligheter for det framtidige Statens vegvesen – og ikke trusler.

Statens vegvesen er en stor og viktig samfunnsaktør. Ikke bare som utbygger og eier av landets infrastruktur på veg. Ved årsskiftet var vi mer enn 6.700 ansatte i Statens vegvesen. I tillegg er om lag 20.000 mennesker engasjert med vegdrift, vedlikehold og nye veganlegg på riks- og fylkesveger i Norge. Veldig mange flere arbeider med kjøp og salg av kjøretøyer, på bilverksteder og ved kjøreskoler. I tillegg kommer den store indirekte betydningen vår innsats har for enda flere mennesker; de som driver godstransport, de som skal til og fra jobb, de som arbeider med plansaker i kommunene og mange, mange flere.

**STERK VEKST.** Hvordan vi utfører jobben – eller mer presist hvor effektivt vi løser våre sam-

## Mange vil få endringer i sin arbeidssituasjon i åra som kommer.

funnsoppgaver – har meget stor betydning. Både for oss innenfor Statens vegvesen og for veldig mange andre.

Vår sterke vekst de siste fem årene, fra om lag 5000 til over 6700 ansatte, er et resultat av at aktiviteten er økt betraktelig. Årsaken er selvsagt den samme når vi ser økningen av antall personer innenfor anleggsbransjen som arbeider for oss. I tillegg kommer virkningene av den positive økonomiske utviklingen som påvirker blant annet kjøp av biler og forbruksvarer.

**FLOTT, DYKTIGE, KOMPETENTE.** Vår rekruttering de siste årene har vært så stor at hver tredje ansatte i Statens vegvesen har vært her i mindre enn tre år. Mange flotte, dyktige og kompetente medarbeidere, men selvsagt også mange som ennå ikke har rukket å få lang erfaring.

Selv om Nasjonal Transportplan ennå ikke er lagt fram for den neste tiårsperioden fra 2014 til 2023, er det ingen dristig spådom at aktiviteten vil bli ytterligere

forsterket og at vi må ruste oss til enda flere oppgaver.

**SMARTERE.** Dette vil medføre store utfordringer med å bli enda dyktigere og mer effektive innenfor alle våre fagområder. Vi må tenke og arbeide smartere og mer effektivt. Vi må planlegge bedre, mer i helhet. Vi må legge opp til mer effektiv gjennomføring av vegoppgaver. Trolig vil mange av dagens oppgaver på sikt bli lagt om på grunnlag av brukernes endrede ønsker og forbrukervaner, noe som nok vil bli mest merkbart på trafikanter og kjøretøyområdet. Også stabs- og støttefunksjonene må ha fokus på å jobbe mer effektivt og rasjonelt.

**ENDRINGER.** En naturlig konsekvens av dette er at mange vil få endringer i sin arbeidssituasjon i åra som kommer. Jeg håper at de som blir berørt ser de spennende mulighetene som vil ligge i slike endringer. Vi samarbeid godt med de ansattes organisasjoner om de endringene som må skje, både for å sikre en god medbestemmelse, men også for å trekke på de ansattes solide kunnskaper og gode bidrag til å forme framtidens vegvesen.

Målet er hele tiden å være mest mulig effektive og målrettet i det vi gjør – også i tider hvor aktiviteten og omsetningen øker. Mer veg, mer trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet for pengene!

Dette skal vi få til sammen!



**Vegdirektør:**  
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

## PERSPEKTIVLØS PERSPEKTIVMELDING

I internasjonal sammenheng ses transportinfrastruktur som en helt sentral drivkraft for økonomisk vekst. Ikke i Norge. Regjeringens perspektivmelding mangler perspektiver på transportinfrastrukturens rolle i norsk politikk.

I begynnelsen av februar 2013 la regjeringen frem Perspektivmeldingen for 2013. Den skal peke på forutsetninger for fortsatt økonomisk vekst og mulige skritt i retning av en bærekraftig offentlig sektor. Verdensbanken, FN, OECD og internasjonal faglitteratur mener nøkkelen til økonomisk vekst i et land eller en region er etablering, vedlikehold og kontinuerlig finmasking av et tilfredsstillende veinett. Perspektivmeldingen utelater imidlertid å påpeke hvilken rolle bedre transportkorridorer mellom landsdelene og regionale veiforbindelser spiller for økonomisk vekst og sysselsetting i Norge. Det er en alvorlig unnlattelse, ikke minst fordi regjeringen lover økt satsing på samferdsel. Regjeringen bør ha perspektiver og visjoner for den avgjørende rollen veier og samferdsel spiller som forutsetning for fortsatt økonomisk vekst i Norge. I motsatt fall integreres ikke samferdselspolitikken i den økonomiske politikken, og betraktes i stedet som en ren utgiftspost.

Til tross for at norsk transportinfrastruktur har en reinvesteringsverdi på mange tusen milliarder, ser ikke regjeringen i perspektivmeldingen på denne som en del av den offentlige realkapitalen. Det pekes på at realkapital blant annet omfatter maskiner og transportmidler, men ikke transportinfrastruktur. Dessverre er det slik at SSBs kapitalregnskap ikke tilrettelegger for å følge utviklingen i veinettets realverdi tross milliardinvesteringer både før og i tiden som kommer.

Regjeringen viser til internasjonale undersøkelser der Norge scorer høyt, f.eks. levekår, men unnlater å nevne at slike undersøkelser også avdekker at norsk transportinfrastruktur, og i særdeleshet hovedveinettet, scorer svært lavt på effektivitet mellom store byer. Det nevnes heller ikke at offentlige veier er det innbyggerne i Norge er minst tilfredse med. DIFI påpekte at den gjennomgående veimismønen var det mest markante funnet i Innbyggerundersøkelsen i 2009. Bedre veier sikrer regionforsterking og effektiv næringstransport. Sikre og effektive hovedveier er avgjørende for den sosioøkonomiske utviklingen i landet. Vi forventer en annen retorikk fra regjeringen i Nasjonal transportplan slik at betydningen av transportinfrastruktur for å sikre arbeid og velferd for alle fremheves som en helt sentral drivkraft.

**Vilrid Femoen, Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)**

### HÅVARD PARR DIMMEN seksjonssjef, Ålesund:

– Ferjefri E39 og Intercity-utbygginga på Austlandet trur eg blir mest omtala. Deretter diskusjon om alternative finansieringsformer og korleis vi skal ta igjen forfall og manglande oppgradering for veg og jernbane.



### LEIF RØKKE senioringeniør, Steinkjer:

– De viktigste tiltakene i samferdselssektoren vil være økte investeringsrammer, innføre prosjektfinansiering, avvikle bomstasjonene og overføre nedbetalingerne til staten.



### MERETE RØRVIK GODØ overingeniør Ålesund:

– Prosjekter og tiltak i distriktene kontra i de større byene kan bli satt opp mot hverandre i valgkampen og skape diskusjoner. Jeg ser i jobben eksempler på store summer som brukes til prosjekter som gagnar få personer og ønsker derfor diskusjonen velkommen.





# Nyslipt profil

Statens vegvesen går en ny vår i møte med friskere farger og strammere profil fra topp til tå.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE & MANIPULASJON KJERSTI MAGNUSSEN

**D**et nye utseendet til Statens vegvesen er renere og ryddigere slik at det skal bli lettere å kjenne igjen. – Vi har frisket opp inntrykket av oss sjøl. Vi ville gjerne være mer tidsriktig og mer tydelig. Den gamle designhåndboken er fra 2003, så nå var det på tide med en oppfriskning, påpeker kommunikasjonsdirektør Sissel Faller.

– De visuelle elementene til Vegvesenet som er lett å kjenne igjen er navnet vårt, logoen og hovedfargene våre. Vi har derfor bygget videre på disse elementene så folk fortsatt skal kjenne oss igjen, men i en friskere og mer tidsriktig drakt, sier Faller.

#### NYTT SLAGORD: TRYGT FRAM SAMMEN.

– Sammen med profilen introduserer vi også Vegvesenets nye slagord «Trygt fram sammen» Slagordet gjenspeiler arbeidet vårt med å lage trafikksikre løsninger som tar vare på natur- og lokalmiljø, og som skal sørge for å få gods og folk

trygt og effektivt fram på vegene, forklarer kommunikasjonsdirektøren.

Prosjektleder og ansvarlig for visuell profil, Kyrre Wedvik (Grafisk senter) sier det nye designet og tilhørende maler skal gjøre det enklere å lage ting likt slik at etaten framstår som «ett Vegvesen» – både på trykk og i digitale sammenhenger.

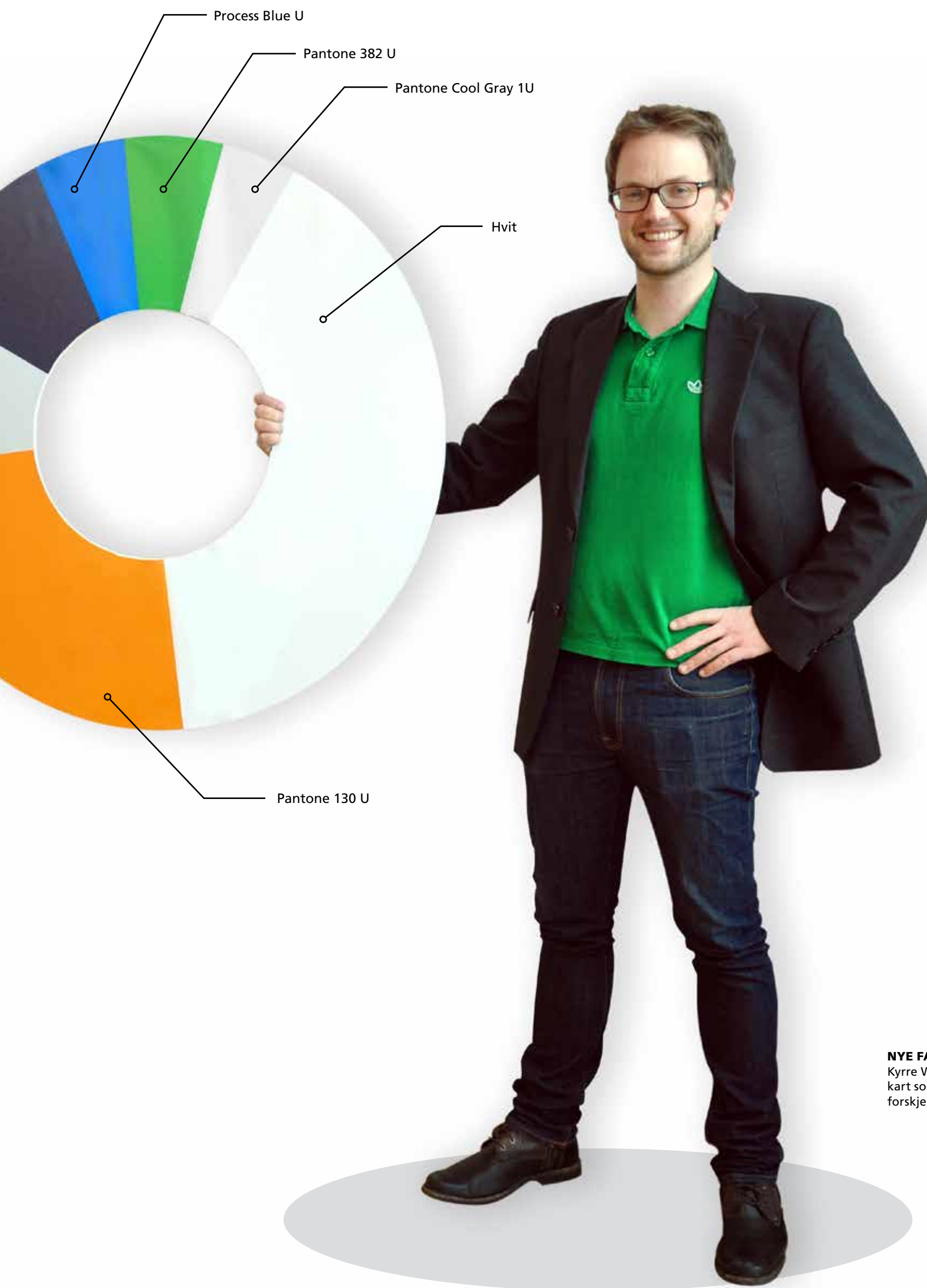
– Vi har nå fått mer definert design der alt vi gjør profileres under samme profil. Noe av det mest merkbare er at det blir mer hvite bakgrunner og mer luft. Oransje skal sitte igjen som hovedinntrykket av Statens vegvesen og er merkevarefargen vår sammen med to gråfarger. I tillegg kommer vi til å bruke mer hvitt, samt at vi vil benytte tre tilleggsfarger, grønt, blått og en ekstra lysegrå farge. Nå får vi også én skrifttype som vi kommer til å bruke over alt – ikke fem som vi hadde tidligere, sier Wedvik, som håper det nye designet vil skape stolthet blant de ansatte. ■

PS: i neste utgave kommer Vegen og vi også i ny drakt.

Pantone 432 U

Pantone 427 U





**NYE FARGER:** Ansvarlig for visuell profil, Kyrre Wedvik, viser Vegvesenets nye fargekart som også angir i hvilken grad de forskjellige fargene skal benyttes.



**GRUNNPRINSIPPER:** Grafisk designer Hilde Strangstadstuen viser grunn-elementene i den nye profilen.

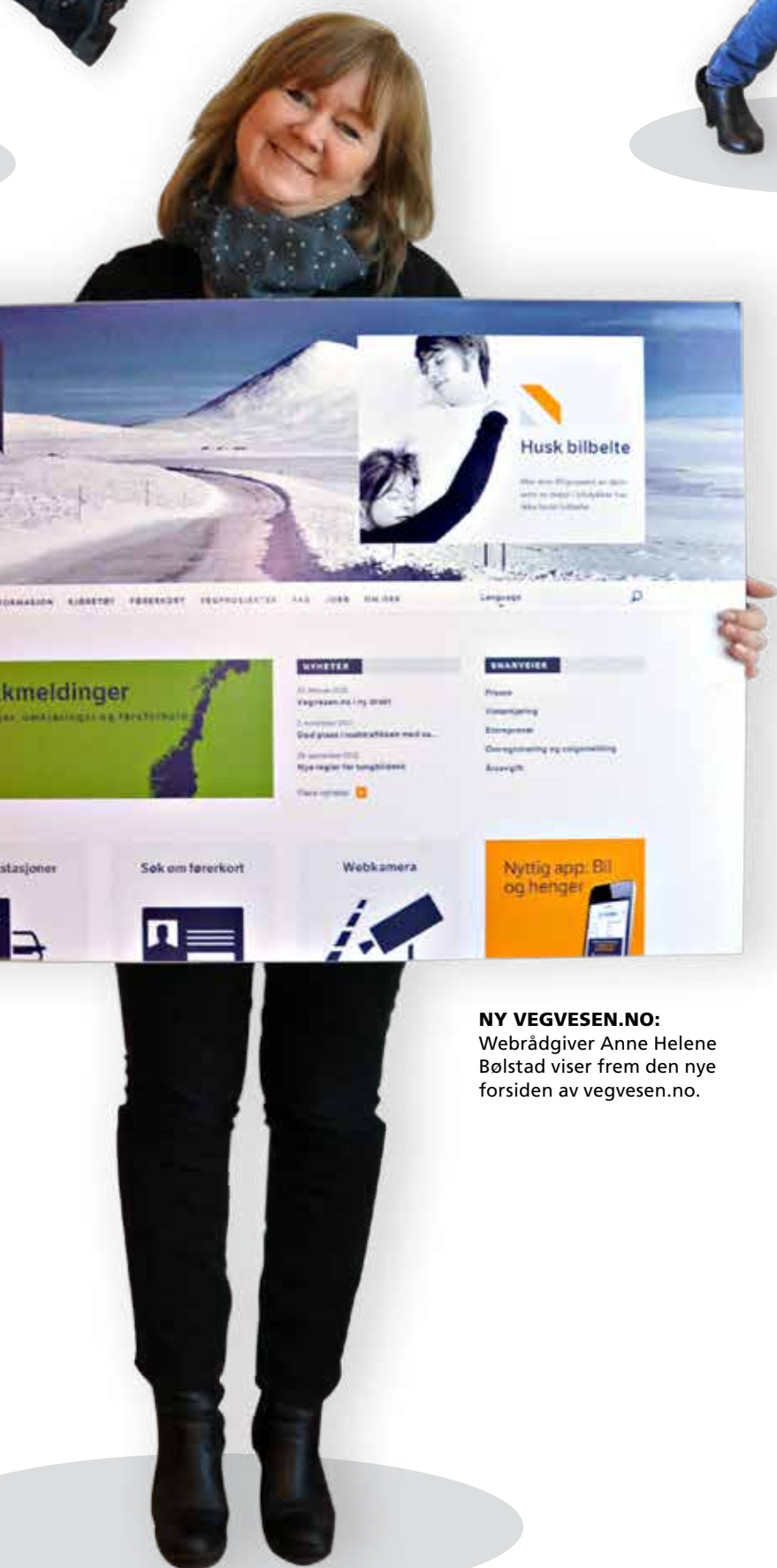


**NYE BILER:** Rådgiver Bodil Dam Bustad byr på en snikkikk på Vegvesenets nye bildekor.





**STATENS VEGVESENS RAPPORTER:**  
Rådgiver Pirjo Virtanen Risbakken viser et eksempel på hvordan forsiden på våre nye rapporter vil fremstå.



**NY VEGVESEN.NO:**  
Webrådgiver Anne Helene Bølstad viser frem den nye forsiden av vegvesen.no.



**MØNSTER:** Grafisk designer Martin Blystad viser hvordan mønster-variasjoner kan benyttes.



# Fornøyd med små kontrakter



Andre sesong etter at Statens vegvesen splittet opp driftskontrakten for Alta i seks mindre kontraktsområder, er det tilfredshet både blant trafikanter, entreprenørene og i Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**V**ier veldig godt fornøyd med resultatene både ute på vegene og i regnskapet vårt. Vi var tøffe i starten, nivået skal være rett fra første dag, ikke over og ikke under. Nå får vi mye positiv oppmerksomhet for det vi har fått til, har få klager til vegtrafikksentralen og bare positivitet hos brukerorganisasjonene, sier Tor Inge Hellander som er Vegvesenets seksjonsleder for drift i Finnmark.

**SKEPTISKE I STARTEN.** Hellanders erfaringer får støtte også fra leverandørsiden. – Det var nok noen som var skeptiske da vi startet men dette har gått veldig bra, sier Roy Yngve Thomassen.

Han driver et lite transportfirma i Alta og

fattet interesse da han så at Statens vegvesen inviterte nettopp små firmaer som hans til å drifte små geografiske vegnett i fem år.

**FEM ÅRS KONTRAKT.** Thomassen meldte seg som interessert, la inn et pristilbud, vant og bandt seg til en kontrakt over fem år. Området han skal drifte er lite i antall kilometer, 84 kilometer totalt sett, men dette er spredd på fire steder hvorav tre kun er tilgjengelig med ferge. Dermed må noe av brøytingen utføres via lokale maskineiere med lett utstyr. Resten gjør han selv etter å ha investert i brøyteutstyr, strøpparat og opplæring av egne sjåførere.

**FINE KURS.** – Det gikk greit å lære seg å vedlikeholde vegene, Vegvesenet har fine kurs og et fint opplegg for oss. Vi har selv ansvar for brøyting og strøing etter behov, men vet at Vegvesenet følger oss i det vi

gjør. Ser vi noe annet som bør gjøres melder vi ifra til Vegvesenet og får en bestilling. Slik fungerer det og det fungerer bra, sier Thomassen.

**FÅR HJELP AV APP.** En veldig god hjelp er en mobil-app utviklet av et lokalt firma for Statens vegvesen. Hver gang en av sjåførene er ferdig med en jobb blir antall timer og kilometer, tidspunkt og type jobb notert inn i et program på sjåførens mobiltelefon, og sendt rett inn i et rapportsystem tilgjengelig for både entreprenøren og Vegvesenet. Entreprenøren bruker det som grunnlag for fakturering, Vegvesenet som grunnlag for stikkprøver blant annet mot værdedata.

– Ikke det at vi gjør det ofte, men når vi har muligheten og alle parter vet at det finnes og kan brukes til kontroll, vil også det skjerpe rapporteringen og sikre at vi betaler for det vi får, sier Hellander.

**TØFF OPSTART.** – Vi jobber i et tett samarbeid basert på tillitt, men vet at de følger med oss. Det er helt greit, slik skal det være. Vi får betalt for å holde god standard på veggen og for å brøyte og strø. Brøyter vi mer enn før er jo også det bra for trafikantene, sier Roy Yngve Thomassen.

Byggeleder Knut Lethigangas har daglig kontrakt med de seks entreprenørselskapene og forteller at oppstarten i fjor høst var tøff. Noen steder kom det over en meter snø ved første snøfall i oktober. Et maskinhavari bidro til at det tok flere dager før de siste fire kilometerne av et samlet vegnett på 584 kilometer riks- og fylkesveg var brøytet.

– Det virker som om folk er veldig godt fornøyd etter at vi fikk inn mindre lokale maskinfirmaer til å drifte vintervegene. Det er nesten ikke klager mer, sier Lethigangas. ■



Det virker som om folk er veldig godt fornøyd etter at vi fikk inn mindre lokale maskinfirmaer. Det er nesten ikke klager mer.

*Knut Lethigangas, byggeleder*



Roy Yngve Thomassen og Tor Inge Hellander er begge godt fornøyd etter oppsplittingen av driftskontrakten for Altaområdet i seks små kontraktsområder.



Øyvind Bjørnå og Jon Paulsen følger opp de små driftskontraktene i Alta for Statens vegvesen. Begge har erfaring som brøytesjåfører og har vært aktivt med i utviklingen av «appen» som sjåførene bruker for å melde inn det de har gjort på vegnettet.

# KONKURSER RAMMET IKKE TRAFIKANTENE

Et tusentalls kilometer riks og fylkesveger sto uten noen til å ivareta daglig drift da entreprenørene Destia Norge AS og Oslo Vei AS gikk overende henholdsvis i mars og desember 2012. Vegvesenet fikk det travelt, men trafikantene merket lite til det som skjedde.

TEKST OGFOTO HÅKON AURLIEN

**D**et gikk forbausende bra. Jeg tror ikke bilistene merket at vi mistet en stor driftsentreprenør, sier Tor Inge Hellander som leder vegvesenets driftsavdeling i Finnmark.

Han måtte raskt finne et nytt driftsopplegg for Porsanger. Det samme sier hans kollega Trond Holtvedt som måtte finne nye folk til å drifte vegene i Romerike vest.

**SJOKKBESKJED.** I Nordkjosbotn i Troms fikk Kurt Osvaldsen, arbeidsformann for entreprenøren Destia Norge AS, en dramatisk telefon en fredag kveld sist i mars. Selskapet hans var konkurs, all virksomhet var innstilt og Vegvesenet hadde fått beskjed om at de måtte finne noen andre til å brøyte og vedlikeholde 43 mil vinterveger, deriblant E8 mot Tromsø.

Løsningen var enkel; den finske driftsentreprenøren hadde slitt økonomisk i lang tid og hadde allerede overlatt mye daglig ansvar til en underentreprenør. Nå ba Vegvesenet denne om å overta ut vintersesongen, på Statens regning. Dermed gikk alt som normalt igjen mens driftskontrakten ble utlyst med korte frister.

**ENGASJERT PÅ NY.** 1.mai fikk Osvaldsen en telefon fra Veidekke Industri. De ville ha han med dersom de vant anbudet om å videreføre driftskontrakten. Det ble avklart tidlig i juni og nå er Osvaldsen deres anleggsleder.

**DOBBEL PRIS.** Kontrakten har en økonomisk verdi på omtrent det dobbelte av hva Destia skulle ha, og som de gikk konkurs på.

– Nå visste jo alle at Destia hadde tilbudt en særdeles lav pris for å komme inn på det norske markedet. Det sto sterke eiere bak. Vi ble nok litt overrasket da de en fredag ettermiddag sa nei til å skyte inn mer kapital, sier han.

**ERFARING.** I Porsanger fikk Tor Inge Hellander fikk en underentreprenør til å overta daglig styring inntil Mesta AS vant kontrakten fra sommeren av. Slik var det også etter at driftsentreprenøren Oslo Vei gikk konkurs 7. desember. Trond

**Jeg tror ikke bilistene merket at vi mistet en stor driftsentreprenør.**

*Tor Inge Hellander, leder for driftsavdeling i Finnmark*

Holtvedt forklarer den nesten umerkelige overgangen med at underentreprenøren TF Anlegg hadde erfaring med driftsstyringsjobben, og hadde både kapasitet og vilje til å overta.

Nå er driftskontrakten lagt ut i konkurranse og interesserte entreprenører har frist frem til 18. mars med å melde interesse. ■

**NY KURS ETTER KONKURS:** Anleggsleder Kurt Osvaldsen og driftsleder Stein Erik Nilsen (i bilen) styrer nå Lyngen driftsområde for Veidekke Industri.





# Vil bygge varige konstruksjoner

– Djevelen sitter i detaljene! Det er detaljene som skaper vedlikeholdsproblemene, sier Gaute Nordbotten og Knut Grefstad i Vegdirektoratets bruseksjon. De er opptatt av å bygge varige konstruksjoner i det norske vegnettet.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**S**ammen med kollegene går de grundig gjennom tekniske tegninger for alle bruer som skal bygges på riksvegnettet, og helst fylkesvegbuene også selv om det foreløpig er frivillig for fylkeskommunene. De er på jakt etter detaljløsninger som kan skape problemer på lang sikt, kanskje i den grad at brua må byttes ut lenge før den skulle.

**SIER I FRA.** Finner de noe som burde vært gjort bedre, sier de klart ifra. Finner de noe som de av erfaring vet ikke vil fungere, går alarmklokkene. Det har hendt at brukonsulenter har fått en klar anbefaling om å begynne på nytt, at totalløsningen ikke er forenlig med lang levetid.

Det siste året har brukspertene gått gjennom om lag 300-400 tegningssett, en klar økning fra tidligere år.

**100 ÅR.** – Når vi bygger en ny brukonstruksjon har vi en teknisk ambisjon om at denne skal kunne tjene samfunnet i 100 år fremover. Det betyr ikke at den er oppbrukt om 100 år, heller ikke at den kan stå uten vedlikehold i 100 år. Det betyr at hovedkomponentene skal bygges slik at de klarer seg med normalt ettersyn og periodisk vedlikehold f.eks i form av maling og fugeutskifting, sier Nordbotten.

**VANN.** Mange problemer forårsakes av vann dersom dette ikke ledes bort fra konstruksjonen på en god måte. Da samler det seg fukt og skitt og

dermed er det fare for rust på stål eller vanninntrenging i betong.

De ser også mange eksempler på mindre vellykket utførelse av fuger, dvs overganger mellom brudeler. Fugene er nødvendige for å fange opp utvidelse både betong og stål ved endringer i temperaturen, og må kunne skiftes ut på grunn av mekanisk slitasje. Alt for ofte finner de at fugene får betydelig redusert levetid fordi de ikke er festet inn på riktig måte.

**MENTALITETSENDRING.** Hovedvegnettet har mange lange bruer men også rundt 16.000 mindre bruer og konstruksjoner under 100 meter lange. Brumiljøet i Norge har en felles erkjennelse av at problemene er størst på konstruksjoner bygd på 70- og 80-tallet. Da ble betongens bestandighet overvurdert i forhold til klimapåkjenning og det var viktig å bygge raskt og slankt. Resultatet er blant annet for liten og dårlig overdekning på betongbruer.

Knut Grefstad og Gaute Nordbotten berømmer kollega Olav Grindland for å ha gått i teten for en mentalitetsendring med høyere tekniske krav til prosjektering og bygging.

**STANDARDDETALJER.** – Tidligere var det slik at vi hadde standardiserte bruer, som ble lagt stivt slik at vegen måtte svinge inn på brua. Nå er alle bruer ulike, og dermed er vi i ferd med å standardisere detaljene i stedet. Planen er å gjøre detaljene tilgjengelig for alle som konstruerer bruer, internt i Vegvesenet og blant konsultentselskapene, forteller Nordbotten.

– Skal det bygges en ny brukon-

struksjon må det lages tegninger i en detaljeringsgrad som sikrer riktig utførelse uten at noen må tolke tegningene for de som skal bygge. Detaljering er viktig og det er slike detaljer vi nå samler og vil gjøre tilgjengelige for alle.

**Skal det bygges en ny brukonstruksjon må det lages tegninger i en detaljeringsgrad som sikrer riktig utførelse uten at noen må tolke tegningene for de som skal bygge.**

*Gaute Nordbotten, bruseksjoen i Vegdirektoratet*

**UHILODET.** Han har selv bidratt til en rekke detaljløsninger og får disse gjennomgått av kolleger. Detaljene kan være veldig enkle og virke ubetydelige, ned til beste utforming av en «dryppnese», det punktet der regnvann til slutt faller av.

– Detaljtegningene vil til slutt bli kontrollert av folk som ikke har vært delaktige i selve planløsningen, de gjennomgås kritisk på et helt objektivt grunnlag, rettes, kontrolleres på ny og gjøres tilgjengelig for alle på nettet i en kontinuerlig prosess hvor det hele tiden er mulig å komme med nye forbedringer, sier Gaute Nordbotten. ■

**OPPTATT AV DETALJER:** Detaljene skaper ofte vedlikeholdsproblemene, sier Gaute Nordbotten (til venstre) og Knut Grefstad.







# TESTER LANG-TIDSLYS

I slutten av februar fikk Brekk tunnelen på E39 Klett - Orkanger som den første i landet hovedbelysning i form av lysemitterende dioder, såkalt LED-belysning.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**D**e to neste årene skal det pågå testing for å se om dette kan bli fremtidens belysningsteknologi i Norge.

**HENSYN TIL ELDRE.** – Vi må ta mer hensyn til eldre bilførere og ta tunnelangst på alvor, sier Per Ole Wanvik som er belysningseksperter i Statens vegvesen. Midt i februar orienterte han om belysning på en fagdag om varige konstruksjoner, og hevdet at mange av landets nesten 1000 tunneler har for svak, for dårlig styrt eller for skitten belysning.



**LYSERE TUNNELER.** En løsning er å bygge tunnelene lysere. I Bergen og i Moss foregår forsøk med lysere malte tunnelvegger. Nesten 1000 kilometer tunneler er belyst i Norge og det koster omkring 70 millioner kroner i året bare i energi. Kombinasjonen av LED-teknologi og lysstyring skal få ned strømforbruket ved at lysnivået inne i tunnelen kontinuerlig tilpasses behovet.

**MINDRE VEDLIKEHOLD.** Vedlikeholdsarbeidet skal også bli redusert som følge av at LED-ene har lang levetid. Et mulig problem kan være at lyset er intenst og at det er økt fare for blinding. Vegtunneler har lav ulykkesfrekvens, men høy skadegrad og den største risikoen er i innkjøringssonene. – Antakelig trenger vi bedre belysning der enn det vi får med dagens regelverk, særlig i lavtrafikkerte tunneler, sa Per Ole Wanvik. ■

**LYSER OPP:** Per Ove Wanvik er belysningseksperter.

## Rekkverket holder ikke

Når rekkverket ikke lenger er sterkt nok til å sikre trafikantene mot en utforkjøring, må farten ned.

TEKST HÅKON AURLIEN

Det var den enkle konklusjonen etter at en rutineinspeksjon av den 75 år gamle Ørvella bru på E134 øst for Seljord i Telemark viste store betongskader på den ene siden. Nå er fartsgrensen satt ned til 40 km/t og det vil den bli i mange måneder.

– Vi har engasjert en konsulent for å finne ut hvor store skader brua har og hvordan disse kan utbedres. Men brua er gammel og smal. Det kan godt hende at vi bør be om penger til å skifte den ut med en ny bru, sier Halvor U. Kåsa i Statens vegvesen.

Fartsgrensen forbi stedet er nå

reduert fra 70 til 40 km/t. Men Vegvesenet vet av erfaring at mange trafikanter ikke vil respektere skiltingen. Derfor kommer gateløys og fartshumper så snart det er teknisk mulig.

Kåsa forteller at det har vært vurdert å sette opp et midlertidig betongrekkverk på innsiden, for dermed å kunne beholde fartsgrensen. Men dette ble droppet da det viste seg at det ikke ville være plass igjen til myke trafikanter.

(Foto: Tor Arvid A. Gundersen)





# Forsker med fart

I februar er det 30 år siden Dagfinn Moe startet å forske for SINTEF. Det har vært tretti år med mange baller i luften for den fotballfrelste atferdsforskeren – som også er utdannet trafikklærer og har hovedfag i psykologi.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE & MANIPULASJON KJERSTI MAGNUSSEN / COLOURBOX

**D**a Dagfinn skulle skrive stil på nynorsk til eksamen artium i 1970 valgte han ei oppgave om trafikulykker. Det året var det 560 drepte.

– Jeg har nok opptatt av sikkerhet allerede den gang. Jeg vokste jo opp ved en sterkt trafikkert firefeltsveg i Trondheim og opplevde dramatikken og tragedien da jeg flere ganger så drepte fotgjengere ligge blødende i gata. Det er nyttig å kjenne den type smerte og redsel som gjør at du reflekterer over hva som er de viktige tingene i livet. Barnelærdommen har du med deg. En skal ikke skjermes så mye at en ikke får kontakt med nakenheten i livet, understreker Dagfinn.

**BILINTERESSERT.** Sjøl er han veldig bilinteressert og har hatt mange forskjellige bilmodeller, særlig i BMW – som han har kjørt i flere år.

– Jeg har mer kjøre glede enn fartsglede. Jeg har kjørt mye på bane i trafikklærerperioden, i forbindelse med prosjekter og deltatt på kurs med profesjonelle instruktører innen bilsport for å forstå bilens konstruksjon og virkemåte og utvikle ferdighetsforståelse. Ei uke på Nürburgring i Tyskland i 1986 sitter i kropp og sjel fortsatt. Bilinteressen har bidratt til kompetanse som gjør at det er lett å identifisere seg med de utfordringene som eksempelvis fartsglad ungdom representerer i trafikken, sier atferdsforskeren.

**ALLSIDIG.** Hans første oppdrag på SINTEF var å forske på ungdomsulykker på oppdrag fra Trafikkningsberedningen i Sverige. Men han har forsket på mye annet også. Eksempler er effekter av kampanjer, politiets utrykningskjøringer, alkoholeffekter, trøtthet, dybdestudier av ulykker, evalueringer av føreropplæring og pedagogiske metoder, nødsituasjonstrening og person- og godstransport.

Og SINTEF er et sted han er stolt over. – Jeg er stolt av mine dyktige kolleger og venner som jeg jobber sammen med. Det gode sosiale og faglige fellesskapet gjør at jeg gleder meg til å gå på jobb hver dag!

**NYSGJERRIGPER.** Dagfinn er opptatt av å se helheten – ifølge ham den høyeste formen for spisskompetanse.

Hva, hvorfor og hvordan. Han har alltid vært nysgjerrig på hvorfor folk

oppfører seg som de gjør. Særlig når de skal prestere og tar risiko. Hva tenker han som skal ta et straffespark? Hva surrer i hodet til den som står øverst i Vikersundbakken? Og hva foregår i topplokket til en som kjører i 200 km/t?

– Hva får folk til å ta risiko, hva ligger bak handlinga, og hva skal til for at det skal gå bra eller dårlig? Jeg vil vite hva som skjer backstage, ikke bare den siste manøveren. Og trafikken er bare en risikoarena. Vi tar alle mange straffespark i livet, og nysgjerrigheten på dette er drivkraften i forskningen mi. Hva er dyktighet og hva må til for å bli god, uavhengig av arena?

**Jeg vil vite hva som skjer backstage, ikke bare den siste manøveren. Og trafikken er bare en risikoarena.**

*Dagfinn Moe*

**UNGDOMSFORSKER.** Dagfinn har sagt at en ungdomshjerne er som en rallybil uten fører. Og hvordan de unge oppfører seg er som nevnt noe av det Dagfinn har forsket mye på.

For å forstå beslutningsprosessene blant unge mannlige risikovillige førere jobber Dagfinn nå med en studie i samarbeid med finner der de skanner hjernen til ungdommer mens de løser oppgaver relatert til bilkjøring.

Nylig ble det avsluttet et pilotprosjekt rettet mot unge mannlige førere som er svært opptatt av biler og bilkjøring. Der ble det lagt opp et program med nye typer tiltak som ikke er brukt før – ungdommene var blant annet en dag på traumemottaket på St Olav og i et begravelsesbyrå.

– Målet var å påvirke evnen til selvregulering gjennom kunnskap og ferdighetsforståelse. Evalueringen viser at de har endret sin risikofylte kjøreatferd i riktig retning, sier Dagfinn.

– Læreplanen til førerkort vil bli sterkt preget av satsingen på ITS framover. Den legger nye premisser for hvilken forståelse og ferdigheter bilføreren bør ha. Marerittet på praktisk førerprøve var

å måtte lukeparkere og å ta bakkestart. I dag kan førerstøttesystemene ordne dette for deg, og bilen er en PC på hjul. Det gjør at det i framtida vil bli mindre bruk av de klassiske førerferdigheter, sier Dagfinn – som også er opptatt av hvordan spill kan brukes i opplæringsøyemed.

**UNDERVISEREN.** Dagfinn har undervist i psykologi på Høgskolen i Nord-Trøndelag siden 1982. Videre har han vært sensor og undervist i trafikksikkerhet på NTNU. I tillegg holder han nærmere 30 foredrag i inn- og utland hvert år.

– Det er unikt å ha muligheten til å dele kunnskap med andre, studenter, fagfolk eller i mer folkelige fora. Kunnskap og resultater er ikke noe verdt hvis den ikke deles med andre. Og en lærer så utrolig mye selv ved å høre andres historier som kan bidra til å styrke eller endre ens egen forståelse.

**SMERTESTILLEREN.** I prosjektet «Leger tiden alle sår?» snakket Dagfinn og en kollega med 15 familier som hadde mistet en ungdom i trafikken. Målet var å få kunnskap om hvordan livskvaliteten hadde endret seg.

– Dette var noe jeg lenge hadde ønsket å gjøre. Vi kom tett på de virkelige verdier i livet. De hadde et stort behov for å vite hva som skjedde og dermed unngå å leve i en usikkerhet som utvikler traumer.

– Statistikken over trafikkofer er ikke bare en grafisk fremstilling. Det er kjøtt og blod og lidelse for etterlatte. Mange føler seg sviaket av den norske stat da de har et stort behov for å vite hva som skjedde. Nullvisjonens etiske forpliktelse er å unngå drepte og hardt skadde. Men når noen dør i trafikken, bør også den etiske forpliktelsen omhandle å gjøre rede for hva som skjedde, hvordan og hvorfor. Påførende har et enormt behov for å vite hva granskingen har ført fram til, påpeker Dagfinn.

**MIDTBANESPILLEREN.** Dagfinn har ikke bare spilt en sentral rolle i sikkerhetsforskning. Han har også spilt sentral midtbane hele livet - både som aktiv spiller i Brage med flest kamper, senere i bedriftsfotball på SINTEF og på oldboys og veteranlaget til Astor.

– Fotball er en alvorlig sak og er en sentral del av livet mitt. Jeg har brukt mye tid både på å spille sjøl og å være trener. Og jeg er opptatt av hvordan en skal lede og utvikle andre – det er stor forskjell på å trene en åtteåring og attenåring, sier Dagfinn, og kaster en ny ball i luften. ■

## FAKTA

Dagfinn Moe er en ekte trønder som ble født i Trondheim i 1951. Han vokste opp ved ei trafikkert gate der ihjelkjørte folk ikke var et uvanlig syn. Barndommens somre var derimot mer bilfri. De ble som regel tilbragt blant kyr og timotei hos slektninger på landet.

Etter gymnasiet tok Dagfinn befalskolen. På Feltartilleriet på Haslemoen hadde de bilkjøring som fag og Dagfinn ble instruktør på alt fra tanks til store trekkvogner og Volvo jeep. Etter endt pliktjeneste gikk turen til Stjørdal og Statens trafikklærerskole (STLS) hvor han gikk på det første ettårigkullet fra 1973-74.

Psykologi og menneskets atferd har alltid vært den store interessen, noe som ble kraftig forsterket på trafikklærerstudiet. Mens han jobbet som trafikklærer i Trondheim fra 1974 – 82 ved Solheims Trafikkskole, tok han grunnfag sosiologi, mellomfag i pedagogikk og hovedfag i psykologi med spesialutdanning i nevrofysiologi.

Mens Dagfinn var trafikklærer ble han brukt som øvingslærer på STLS og sensor i fører- og lærerdyktighet. Der møtte han ansatte i Vegdirektoratet som trakk ham med i diverse trafikksikkerhetsprosjekter. I 1982 ble «hjerneforskeren» headhunted til Sintef. Året etter skrev han ferdig masteroppgaven sin om ungdom og ungdomskulturer relatert til trafikksikkerhet. Og siden har han vært trafikksikkerhetsforsker på SINTEF. Resultatene hans har blitt mye omtalt i media. For et par år siden fikk han også en trafikksikkerhetspris fra organisasjonen «Ta var på livet», som ble delt ut av Magnhild Kleppa.

## Fire om Dagfinn:

Dagfinn har jeg hatt glede av å samarbeide med i mange år. Han er en entusiastisk forsker med et glødende engasjement som stadig er på søk etter ny og viktig kunnskap.

**Bente Skjetne, Statens vegvesen**

Dagfinn er en faglig dyktig og engasjert forsker. Han er flink til å gjøre ting forståelig og er derfor en dyktig foredragsholder. Han kan godt overdrive og bruke uvante eksempler for å få fram et poeng.

**Guro Ranes, Statens vegvesen**

Dagfinn er positiv, dedikert til sin forskning, og svært glad i bilkjøring.

**Erik Skjetne, Statens vegvesen**

Dagfinn er landets mest profilerte trafikksikkerhetsforskeren i media. Han er også den mest profilerte forskeren i SINTEF.

**Roar Norvik, SINTEF**







# Sensorer på tre

Ved Stavanger trafikkstasjon på Forus drilles nytilsatte førerprøvesensorer. Der øver de på alt fra å uttrykke seg riktig til dem som skal ta førerkort til å vurdere førerprøver.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**D**ette er et praktisk rettet kurs der også teorien skal være til praktisk nytte. Kurset består av to deler. Først er det to uker med simulerte og virkelige førerprøver og teori om alt fra kommunikasjon til arbeidsmiljøloven. Så skal sensorene hjem og jobbe noen uker for å få inn de nye rutinene de har lært. I den siste kursuka skal deltagerne kjøre virkelige førerprøver i tillegg til å få mer teoretisk påfyll.

**SPILLER HVERANDRE GODE.** Det sier veileder Tor Våset - en garvet sensor som kjører 600 - 700 førerprøver i året i Steinkjer. Veilederne på kurset følger tre sensorer hver gjennom hele kurset. De stiller de gode spørsmålene og får deltagerne til å spille hverandre gode.

**LUREKANDIDATER.** I løpet av kurset blir det kjørt 90 reelle førerprøver i tillegg til mange simulerte. I de simulerte prøvene lever veilederen seg godt inn i rollen til ulike kandidater de har beskrevet, og skifter både antrekk, dialekt og stil. Eksempler på en slik kandidat er Khalid fra Bagdad, som har jobbet

som taxisjåfør der og bodd i Norge i fire-fem år. Denne kandidaten brukes blant annet for å avlive myten om at alle fra den delen av verden kjører krøkkete, og konfronterer kursdeltagerne med tanke på kulturelle fordommer.

**SPEILER KURSDELTAGERE.** - Jeg spiller også førerkortkandidater som speiler kursdeltakernes gode og mindre gode kjøremåter, slik at de får møte seg sjøl i døra. Det er interessant å se hvordan de vurderer «seg sjøl». Det kan gi svært så forskjellige utfall, sier Våset. -Er en sensor veldig opptatt av regelstyrt og kantete bilkjøring i forhold til mer praktisk rettet bilkjøring, spiller jeg gjerne en regelstyrt kandidat. Etterpå kan jeg spille en som er mer praktisk. Jeg forteller aldri hva slags type person jeg har lagt opp til - det må sensorene avdekke, sier Våset.

**KORT OG KLAR INFO.** Våset setter seg bak rattet og forvandles til kandidaten Anders fra Leknes. I bilen drilles en nytilsatt sensor på hvordan han skal snakke med kandidaten. Det er bestemte ting som må sies. Blant annet hva som skal skje, at han vil notere litt underveis og å spørre om kandidaten har lyst til at de skal småprate. Under denne samtalen er det viktig at sensor er kort og klar. Så bærer det i





# opplæringsleir

vei, og praten går om løst og fast. Kjøringa er litt hakkete. Ei dårlig parkering underveis, feil rattbruk, stadig bruk av tredje gir ut i kryss og dårlig fartstilpasning gjør at Anders stryker. Dette må sensor formidle uten noe snikk-snak. Det er viktig å ikke prate om det som er bra hvis det er stryk og omvendt. Deretter skriver sensor et kort vedtak basert på ting som står i læreplanen, forskrift og hovedmål for føreropplæring – med eksempler på atferd.

**DEBRIEF.** Etter «oppkjøringa» er det en debrief og diskusjon. Meldinga fra kandidat Anders/veileder Våset er at sensoren har klart å ta tak i de viktige egenskapene ved Anders sin kjøring og har skrevet et bra vedtak. Men det var et forbedringspunkt: Sensor må ut-

trykke seg kjappere og klarere og ikke tenke for firkantet.

Alle sensorkurs, som til sammen går over tre uker, foregår på Forus trafikkstasjon. Der sørger de alltid for god service og skaffer de 90 kandidatene som skal kjøre opp. Dette er det siste kurset i ei lang rekke etter samme modell. Ved innføringen av det 3. førerkortdirektivet kommer det en ny opplæringsmodell for nye førerprøvesensorer. I dag er det rundt 350 sensorer i Statens vegvesen og 35 nytilsatte har nå blitt kurset. ■

**FORNØYDE PÅ DEBRIEF:** Sensor Audun Røgeberg fra Arendal og Reimund Breisnes Loven fra Bergen gjennomgår en av dagens oppkjøringer med veileder Tor Våset.



**Jeg spiller førerkortkandidater som speiler kursdeltakernes gode og mindre gode kjøremåter, slik at de får møte seg sjøl i døra.** *Tor Våset, sensorveileder*



## 3000 I SYKKEL-LØFTET I STAVANGER

Over tre tusen trækker nå til i Sykkelløftet i Stavanger. Målet er å få hver femte jobbreise på sykkel.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

**D**et er en uholdbar trafikk-situasjon her i Stavanger-området med mye kø. I tillegg får vi en trafikkøkning på nesten 50 prosent de neste 30 åra. Vi vil ha flere til å sykle og ønsker hver femte jobbreise på sykkel slik at sykkelandelen blir på rundt 20 prosent. Og da er vi er nødt til å se på andre tiltak enn vegbygging alene, sier Helmer Berre.

**SANDES OG STAVANGER.** Han leder prosjektet Sykkelløftet i regi av Næringsforeningen i Stavanger-regionen. Sammen med kommunene Sandnes og Stavanger og Statens vegvesen har de et tre-årig prosjekt som har som mål «at alle kan sykle til jobb minst én gang i uka!» – og nå har de ett år igjen.

**LITT.** Hvis alle sykler litt, blir det plass til alle i trafikken.

– Vi må ikke sette bilist og syklist opp mot hverandre, alle er vi trafikk. Vi skal ikke ta noe i fra hverandre, men gjøre det enklere for alle. Og vi kan ikke vente på til det blir ideelle sykkelforhold, men gjøre det beste ut av dagens situasjon, mener Berre. Derfor er sykkelløftet organisert rundt en nettside som en plattform for motivasjon, informasjon og kampanjer.

**BJELLES AUER.** Gjennom nettverket til Næringsforeningen har Berre banket på og holdt foredrag hos mange bedrifter. Det gjelder å få den første massen med seg, og Sykkelløftet har tro på ildsjeler og bjellesauer som leder an massene på arbeidsplassene. På nettsida sykkelløftet.no kan deltagerne også få lagt opp den ruta som er best å sykle fra A til Å.

**MELDER DÅRLIG VEDLIKEHOLD.** På Sykkelløftet.no kan syklistene enkelt varsle feil eller farer

på sykkelvegnettet. Det kommer inn mellom en og fem meldinger hver dag på alt fra hull i vegen til trær som hindrer utsikt.

– Vi prøver å svare med en gang og mye kan ordnes raskt etter at vi har videresendt melding til enten Vegvesenet eller kommunen, sier Berre.

Av og til kan det være i gråsona hvem som egentlig har ansvaret, men kommunene og Vegvesenet har vært flinke på avklaring og samkjøring. Berre sier de som har meldt inn har fått rask og god tilbakemelding på sin henvendelse. Det gjør også at hvis noen vet om noen som kan hjelpe eller har tips, så gir de beskjed om det sjøl om det ikke er på deres ansvarsområde.

– Tilbakemeldinger fra syklistene viser at de synes vedlikeholdet er bedre enn før. Her har både kommune og Vegvesen tatt tak, sier Berre.

**SKJERPENDE.** I Stavanger har også Statens vegvesen nå strengere krav for brøyting av sykkelveger enn for motorveger. På sykkelveger må entreprenøren ut når det er en centimeter snø.

– Samarbeidet med Sykkelløftet skjerper oss litt, og vi vil jo at det skal være bra forhold for syklistene. Det skaper også tillit at vi får ordnet opp relativt raskt, sier Jan Geir Fjogstad, som er sykkelkontakt hos Vegvesenet i Stavanger.

– Gjennom Sykkelløftet har vi også god kontakt med kommunene i området når det gjelder saker som meldes inn fra syklistene – sykkelvegene går som kjent over kommunegrenser, og gode drifts- og vedlikeholdsrutiner er noe av det syklistene er mest opptatt av. ■

**LØFTET I LAG:** Helmer Berre fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen og Jan Geir Fjogstad i Statens vegvesen jobber for at flere skal sykle på jobb.





At det til slutt ble tunnel er det de politiske myndighetene som bestemte.

Ole Harket, pensjonert bruplanlegger



# Planer om Oslofjord

I kjelleren på vegkontoret i Drammen står Olav Harket med en modell av ei bru over Oslofjorden. Den er fra tidlig 1990-tall. 30 år tidligere startet han å planlegge den første brua over fjorden ved Drøbaksundet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**P**ensjonisten fra Drammen og den mangeårige plansjefen i Statens vegvesen i Buskerud smiler over at ei bru over Oslofjorden nå skal utredes nok en gang.

**6-7 GANGER.** – Det må være sjuette eller sjuende gangen siden vi begynte å planlegge en Oslofjordbru første gang tidlig i 1960-årene, smiler Harket og ser på modellen av brua Statens vegvesen gikk inn for tidlig på 1990-tallet.

Nå kan planene om bru over Oslofjorden feire et lite 50 års jubileum. Skjønt feiring er vel å overdrive om 50 år med ulike planer om bru over innløpet til hovedstaden mellom Hurum og Frogner.

**50 ÅR OG LIKE KORT.** –Prosjektet med å planlegge bru over Oslofjorden kom opp første gang i 1963 i forbindelse med en regionplan for Osloområdet. Siden er det blitt

mange runder med bruplaner og senere tunnelplaner. Det er viktig å understreke at Statens vegvesen for det meste har ønsket en bruløsning over fjorden. Men at det til slutt ble tunnel er det de politiske myndighetene som bestemte, sier Harket.

**LANDEMERKE.** Han er lei seg for at det var en tunnel som ble åpnet sommeren 2000 og ikke det landemerket som ifølge Harket ei flott bru ville vært. Men han er samtidig glad for at planene om bru nå er vekket til live igjen. Han har igjen fått et ørlite håp om at Oslofjorden vil få sin «Golden gate» en gang i fremtiden.

**LUNT SMIL.** Når Veggen og vi spør ham om hvor mange penger og timer han tror Statens vegvesen og innleide konsulenter har brukt på å utrede Oslofjordbru de siste 50 årene - svarer han bare med hoderisting og et lunt smil.

–Aner ikke, men flere hundre millioner kroner må det sikkert være, sier Olav Harket. ■





**BRU-VETERAN:** Vegvesenpensjonist og tidligere plansjef i Buskerud, Olav Harket med 25 år gammel modell av Oslofjordbru via Håøya.

# bru i 50 år

## Historien om bru over Oslofjorden

- 1963:** Regionplan for Oslo-området: Bru over Oslofjorden Drøbak-Hurum utredes for første gang.
- 1967:** AS Fjordbroene stiftes av Oslo, Akershus, Østfold, Vestfold og Buskerud sammen med vertskommuner og private virksomheter.
- 1970:** Første Norsk Vegplan 1970-74, 1974-78, 1978-90. «Drøbakprosjektet» planlegges gjennomført i den siste perioden sammen med bru over Svelviksundet.
- 1975:** AS Fjordbroene med alternative utredninger som supplerer vegplanene fra 1970. Undersjøisk tunnel nevnes for første gang, men avvises på grunn av kostnader.
- 1978:** Utvalg nedsatt av Samferdselsdepartementet for igjen å se på ferjefri fjordforbindelse.
- 1985:** SVV Akershus/Buskerud og AS Fjordbroene med nye prognoser og høyere trafikk-tall. Nå tror en tunnel er billigst. Økende brumotstand fra Drøbaksiden.
- 1986:** Hovedplan for Oslofjordforbindelsen godkjennes. Ny hovedflyplass på Hurum betingelse for at Vegdirektoratet ser nærmere på prosjektet.
- 1988:** Ny hovedflyplass på Hurum vedtas. Oslofjordforbindelsen opp igjen i full bredde. Fire bruer utredes og to tunnelalternativ (senketunnel og fjelltunnel).
- 1990:** Hurum-flyplassen skrinlegges. Ny hovedplan må lages.
- 1992:** Vegdirektoratet godkjenner bruplaner over Oslofjorden igjen. Vedtaket ankes av miljøvernorganisasjoner og Frogn kommune.
- 1994:** Brualternativet skrinlegges igjen. Samferdselsdepartementet går inn for tunnel i to løp.
- 1995:** Nye trafikk-tall gir lavere prognoser. Prosjektet reduseres til ett løp.
- 1997:** Byggestart rv. 23 Oslofjordtunnelen.
- 2000:** Åpning Oslofjordforbindelsen 29. juni.
- 2013:** Planlegging tunnellop nummer 2, utredning alternative fjordkryssinger på bru. Dagens tunnel nedbetalt i løpet av året.

Kilde: Olav Harket, pensjonist og tidligere mangeårig plansjef i Statens vegvesen Buskerud.

# PLANLEGGER BRU OG NYTT TUNNELLØP

Statens vegvesen foreslår å fortsette detaljplanleggingen av et nytt tunnellop for Oslofjordtunnelen og samtidig utrede alternativene for en ny bru over Oslofjorden.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

**E**t nytt tunnellop inntil dagens ett løps Oslofjordtunnel vil koste ca 2,8 milliarder kroner, en ny firefeltsbru nord eller syd for Drøbak mellom syv og ti milliarder. Om drøyt et år kan Statens vegvesens konsekvensvurdering være klar. Da kan Stortinget velge alternativ i 2015.

**SIKKERHETSKRAV.** Blir resultatet ei bru vil dagens tunnel bli overflødig, og kan stenges så snart brua er ferdig tidligst i 2026. Blir resultatet å bygge det andre tunnellopet, vil byggearbeidet kunne settes i gang i løpet av 2016 og tas i bruk i 2019.

– Det må til for å tilfredsstille de nye sikkerhetskravene som gjelder for Oslofjordtunnelen fra 2019, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen da Vegvesenets anbefaling ble sendt Samferdselsdepartementet i februar.

**60 MILLIONER.** Detaljplanleggingen kan koste inntil 60 millioner kroner og vil være tapt dersom det andre tunnellopet ikke blir noe av. Alternativet er å utsette planleggingen, og dermed ikke kunne få det nye tunnellopet klar til 2019. Vegvesenet mener det vil være kurant å få dispensasjon fra sikkerhetskravene mens ei bru er under bygging. Da er det nødvendig med ytterligere sikkerhetstiltak. Et tiltak kan være enveis kolonnekjø-

ring for tunge kjøretøyer.

**OVERFLØDIG.** Samferdselsminister Marit Arnstad ba før nyttår Statens vegvesen vurdere om ei bru bør utredes som alternativ til tunnellop nummer to i rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Grunnen er at departementet via Vegvesenet er i gang med å konsekvensvurdere en fast forbindelse til erstatning for landets travleste riksvegfergeforbindelse, Bastøfergen mellom Moss og Horten. De nordligste alternativene for ei bru over fjorden ligger kort veg fra Oslofjordtunnelen, og vil kunne gjøre denne overflødig.

**FORUTSETNING.** Da Stortinget vedtok å bygge Oslofjordtunnelen var en forutsetning at den skulle bygges ut i to byggetrinn ut ifra trafikkmengde. Det første byggetrinn er dagens tunnel fra 2000, som er en ett løps tunnel med et kjørefelt i hver retning og et ekstra krabbefelt i stigningene. Byggetrinn to omfatter bygging av et parallelt tunnellop slik at hver kjøretning får to felt, og også firefeltsoppgradering av vegstrekningen fram til E6. ■

**PRO ET CONTRA:** –Vi har et åpent sinn og ser at både bru- og tunnelalternativene har fordeler og utfordringer, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen da forslaget om parallell planlegging ble presentert.



## Må endre styret

En anbudskonkurranse skal avgjøre hvem som skal drive landets største riksvegfergesamband Moss-Horten fra 2016. Statens vegvesen ber Horten havnevesen om å endre styresammensetning slik at dagens fergeselskap ikke sitter i styret, men blir behandlet likt med andre søkere. (Foto: Håkon Aurlien)







## STEDET: KJØRA

Kjøra ligger nær fv. 710 i Orkdal kommune i Sør-Trøndelag. – Navnet finness i Norske Gaardnavne, opprinnelig utgitt i perioden 1897-1936. Navnet kommer antagelig av et elvenavn (jf. Oluf Rygh): \*Tjara. Det er mulig det har sammenheng med det gammelnske ordet tjara f. ('tjære'), men etymologien er usikker, forteller Kjersti Bruvoll, sekretær for Stedsnavntjenesten for Midt-Norge. (Foto: Håkon Aurlien)

## QUIZ:

# 20 spørsmål

Prøv deg på Veggen og vi-quizen. Svarene finner du vet å snu siden.

**01** Hvem lagde rapporten om reisetid mellom europeiske byer og som startet Albania-debatten i Norge?

**02** Hvor står artikkelen Knut Boge skrev om stamvegpolitikk i Norge, Sverige og Danmark?

**03** Hva heter «Bilbeltemammaen» som jobber med trafikksikkerhet for Statens vegvesen i Finnmark?

**04** Hvilket idrettslag i Finnmark samarbeider med Statens vegvesen om bilbeltebruk?

**05** Hvor mange elg er drept på norske veier de siste ti årene?

**06** Hvor høy er elgen som skal prege en rasteplass i Østerdalen?

**07** Hvem var rennleder for Vegmesterskapet på ski på Lille-



SPØRSMÅL 16: Hvor mange timer i døgnet sprenges det her?

hammer 1. til 2. februar i år?

**08** Hvor mange av våre ca. 3 mill. kjøretøyer har installert bombrikke?

**09** Hvilket vegnummer har hovedvegen gjennom Valdres?

**10** Hvilket fjell passerer denne veien videre vestover mot Lærdal i Sogn og Fjordane?

**11** Hva heter trafikksikkerhetsprosjektet som har pågått i fem år langs rv. 7 i Buskerud?

**12** Når åpnet rv. 23 Oslofjordtunnelen?

**13** Når åpnet Nordreisen Bro/Gammelbrua i Storslett i Troms?

**14** Hvilke dieselmotorer kan bruke syntetisk diesel (GTL) med

redusert NO2-utslipp?

**15** Hvilken gass er sterkere «drivhusgass» enn CO2 når den ikke brennes som biogass eller naturgass?

**16** Hvor mange timer i døgnet sprenges det ut nye E6- og jernbanetunneler langs Mjøsa?

**17** Hvor mye koster E6- og jernbaneutbyggingen langs Mjøsa hver dag?

**18** Hvor mange Nasjonale turistveger jobber Statens vegvesen med?

**19** Hvor mange vogntog passerer grensen ved Svinesund hver dag?

**20** Hvor mange kunder er inntil Risløkka trafikkstasjon i Oslo hvert år?

01 Rambøll 02 Arbok for Norsk Vegvesen 2012 03 Ingunn Foslund 04 Alta Idrettsforening 05 Om lag 13.000 06 Ca 10 meter 07 Per Arne Skarlien 08 Om lag halvparten, eller 1,5 millioner 09 E16 10 Fjellfjell 11 Trafikktryggleik Hallingdal 12 29. juni 2000 13 I 1899 14 Alle 15 Metan 16 20 17 Ca 15 millioner kroner 18 19 Ca 2000 20 Ca 180.000

## I HANSKEROMMET:



FOTO: HENRIETTE E. BUSTERUD

## 5 spørsmål til Claire Bant

### Økolog i Statens vegvesen på Hamar

#### 1 -Hva har du i Hanskerommet?

Jeg har en sushimeny, en refleksvest, en blandings-CD, en FM-receiver og den boka som følger med bilen. Pluss litt søppel.

#### 2 Hva jobber en økolog med nå?

Jeg jobber med reguleringsplaner og ytre miljøplaner på Hamar, men akkurat nå er jeg litt frøken Detektiv og leter etter gamle tegninger av rensebassenger – det er ikke lett! Ellers er det morsomste å være med i Norvat – etatsprogrammet der vi jobber med forurensning fra vegvatn.

#### 3 Er du i det grønne på fritida?

Jeg prøver å lære meg å gå på ski. Jeg har ligget i hardtrenoing i to år, men det er vanskelig å holde balansen. Det er vanskelig å holde frustrasjonen i sjakk også når små barn suser forbi i nedoverbakke. Ellers går jeg tur med de to hundene mine Pondus og Påsan.

#### 4 Hører du har blitt kultursjef?

Vel, jeg leder en nystartet kulturkomité for kolleger på Hamar. Jeg har akkurat sendt ut en kulturkalender med quiz, lønningstreffe, skiteknikkurs og konserter vi kan dra på sammen. Jeg prøver å få fart litt trege hedmarkinger, he he. Noe du savner fra England? Jeg savner å gå på pub i lunsjen og spise varm mat og snakke med ulike folk. Folk er litt mer innesluttet her i Norge, men jeg elsker Norge, altså.

#### 5 Hva ville du endret hvis du kunne?

Jeg hadde passet på at et prosjekt hadde en fagansvarlig på natur og miljø gjennom hele prosessen fra konsekvensutredning til driftsfasen.

## Unormalt vridd

145

Forbudsskilt 372 «Parkering forbudt» angir at det er forbudt å parkere på den siden av veien hvor skiltet er satt opp og frem til nærmeste vegkryss. Men skilt 372 kan også ha et underskilt for klargjøre hvor forbudet gjelder. Pil-underskilt 808 skal enten plasseres vertikalt, vinkelrett på kjøreretningen, eller horisontalt, parallelt med kjøreretningen. I Grimstad sentrum er det plassert horisontalt, vinkelrett på kjøreretningen. Det betyr at forbudet gjelder i gatas bredde og inn porten til venstre. –Litt spesielt, men neppe normalt, skriver Leif N. Olsen som har sendt oss bildet.

FOTO: LEIF N. OLSEN



# Veggen og vi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten. Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

**Ansvarlig redaktør**  
**MARK S. BERGER**  
Mobil: 916 00 444  
Telefon: 22 07 36 92  
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

**Journalist**  
**HENRIETTE ERKEN BUSTERUD**  
Mobil: 980 30 164  
Telefon: 22 07 33 89  
henriette.busterud@vegvesen.no

**Journalist**  
**KJELL WOLD**  
Mobil: 900 94 886  
kjell.wold@vegvesen.no

**Journalist**  
**HÅKON AURLIEN**  
Mobil: 951 13 750  
Telefon: 69 24 37 01  
hakon.aurlien@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**JORUNN EBBESTAD BRUN**  
Mobil: 412 33 404  
Telefon: 32 21 43 41  
jorunn.brun@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**HILDE M. STRANGSTADSTUEN**  
Mobil: 913 27 595  
hilstr@vegvesen.no

**Grafisk designer**  
**KYRRE WEDVIK**  
Mobil: 909 30 425  
kyrre.wedvik@vegvesen.no

**Abonnement:**  
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64  
wenche.jensen@vegvesen.no  
eller veggenogvi@vegvesen.no

  
Statens vegvesen

**Grafisk produksjon:**  
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen  
**Opplag:** 15 300 Trykk: Mediatrykk as  
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme. Veggen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 26. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 21. mars 2013.

